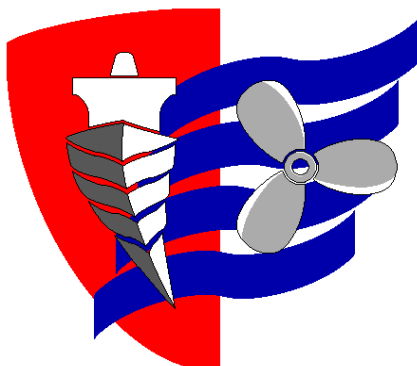


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

Banderas azules en puertos deportivos de Canarias

Blue flags in Canary's pleasure harbours

Para acceder al Título de Grado en

INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Jorge Muñoz Fortea

Director: Manuel Ángel Andrés Roiz

Octubre – 2018

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Grado

Banderas azules en puertos deportivos de Canarias

Blue flags in Canary's pleasure harbours

Para acceder al Título de Grado en

INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

Octubre – 2018

ÍNDICE

1. RESUMEN / SUMMARY.....	5
2. INTRODUCCIÓN.....	7
3. PUERTOS DEPORTIVOS.....	9
3.1.EVOLUCIÓN HISTÓRICA NORMATIVA.....	10
3.2.LEGISLACIÓN Y REGULACIÓN.....	16
3.2.1 LEGISLACIÓN NACIONAL.....	16
3.2.2 LEGISLACIÓN AUTONÓMICA CANARIA.....	18
4. CONSTRUCCION DE PUERTOS DEPORTIVOS.....	33
4.1.LEY 14/2003, DE 8 DE ABRIL, DE PUERTOS DE CANARIAS.....	35
5. BANDERA AZUL.....	50
6. PUERTOS DEPORTIVOS EN CANARIAS.....	67
6.1.PRINCIPALES PUERTOS DEPORTIVOS DE LAS ISLAS:.....	67
6.1.1. PUERTO DEPORTIVO PASITO BLANCO (GRAN CANARIA).67	
6.1.2. PUERTO DEPORTIVO DE PUERTO RICO (GRAN CANARIA).68	
6.1.3. PUERTO DEPORTIVO DE LAS PALMAS (GRAN CANARIA).69	
6.1.4. PUERTO DEPORTIVO DE MOGAN (GRAN CANARIA).....70	
6.1.5. PUERTO DEPORTIVO EL CASTILLO (FURTEVENTURA)....71	
6.1.6. MARINA RUBICÓN (LANZAROTE).....72	
6.1.7. PUERTO CALERO (LANZAROTE).....73	
6.1.8. PUERTO DEPORTIVO LA GALERA (TENERIFE).....74	
6.1.9. MARINA DE LOS GIGANTES (TENERIFE).....75	
6.1.10. PUERTO DEPORTIVO SAN MIGUEL DE ABONA	
(TENERIFE).....76	
6.1.11. PUERTO DEPORTIVO LAS GALLETAS, MARINA DEL	
SUR (TENERIFE).....77	

6.1.12.	PUERTO DEPORTIVO DE RADAZUL (TENERIFE)	
6.2.	CASO PRÁCTICO.....	78
6.2.1.	PUERTO COLON.....	79
6.2.1.1.	VELERO SHOGUN.....	79
6.2.1.2.	EL PUERTO.....	83
6.2.1.3.	BANDERA AZUL EN PUERTO COLÓN.....	87
7.	CONCLUSIONES.....	89
8.	REFERENCIAS.....	91

1. RESUMEN / SUMMARY

En 1992 la oferta de amarres rondaba los 65.000, repartidos entre 232 puertos (estudio de "Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económico-financieros" de la Facultad de Ciencias de la Información Universidad Complutense de Madrid, Junio 2010). Existen además 4.000 clubes deportivos y casi 217.000 licencias vigentes.

Se considera puerto marítimo como un conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración. En 1969 los puertos deportivos se clasificaban en dos categorías: de invernada o puerto base, o de escala, concepto que se ha ido ampliando hasta nuestros días.

La Bandera Azul es una condecoración a la calidad ambiental, que se concede a los puertos deportivos que llevan a cabo una buena gestión ambiental del puerto y de la naturaleza que los rodea, y que proporciona información sobre cuestiones ambientales. Cada organización nacional de la FEE inspecciona los lugares con Banderas Azul durante la temporada. De esta forma, las Banderas Azules en Canarias cumplen la normativa ambiental y disponen de infraestructuras sanitarias y de seguridad adecuadas.

El puerto de Puerto Colón es el puerto referencia para estudiar, de forma práctica, la legislación y normativa que se está llevando a cabo para la obtención de la Bandera Azul.

In 1992 the supply of moorings was around 65,000, distributed among 232 ports (study of "Sports Harbours of Spain: Structure, Management Models and Economic-Financial Results" of the Faculty of Information Sciences, University

of Madrid, June 2010). There are also 4,000 sports clubs and almost 217,000 valid licenses.

Seaport it's considered as a set of terrestrial spaces, maritime waters and facilities that, located on the shore of the sea or the estuaries, meet physical, natural or artificial conditions and organization that allow the performance of port traffic operations, and be authorized for the development of these activities by the Administration.

Seaport is considered as a set of terrestrial spaces, maritime waters and facilities that, located on the shore of the sea or the estuaries, meet physical, natural and artificial conditions and the organization that allows the realization of port traffic operations, and be authorized for the development of these activities by the Administration. In 1969 marinas were classified into two categories: wintering or base port, or scale, a concept that has been expanding to this day.

The Blue Flag is an honor to the environmental quality, which is granted to the marinas that carry out a good environmental management of the port and the nature that surrounds them, and that provides information on environmental issues. Each national organization of the FEE inspects the places with Blue Flags during the season. In this way, the Blue Flags in the Canary Islands comply with environmental regulations and have adequate health and safety infrastructures.

The port of Puerto Colón is the port to put as example to study the laws and requirements to get the Blue Flat, because, nowadays, this port is doing the changes and obligations to get it.

2. INTRODUCCION

Con este trabajo se pretende dar respuesta a la implantación de las banderas azules en los puertos deportivos de Canarias.

A partir del estudio de:

La legislación aplicable para los puertos deportivos.

Criterios para la imposición y mantenimiento de la Bandera Azul.

Puertos de las Islas con y sin bandera azul.

Caso práctico de Puerto Colon en la isla de Tenerife

El hecho de obtener la bandera azul tiene dos implicaciones por un lado la concienciación ambiental llevada a cabo por ese puerto y por otro, el añadido económico para la zona, ya que supone un atractivo turístico considerable. De ahí la importancia de obtener dicho galardón y de poder conservarlo temporada tras temporada.

La investigación de este tipo de galardón se realizó por el interés de conocer el por qué se ha creado y que es todo lo que conlleva a su alrededor, impacto económico y ambiental. En el ámbito profesional el interés surgió cuando me encontraba en un puerto deportivo de Tenerife, llamado Puerto Colón, haciendo las prácticas profesionales, ya que dicho puerto está llevando a cabo cambios en sus infraestructuras, gerencia, administración, etc., para obtener el reconocimiento de la Bandera Azul.

La investigación se realizó a través de la indagación vía internet y la realización de una serie de entrevistas con las autoridades portuarias oportunas. Junto a esto se realizó una investigación de campo por la totalidad de la infraestructura de dicho puerto deportivo.

Los principales objetivos de este trabajo son:

- El análisis de la legislación aplicada a los puertos deportivos.
- Analizar los instrumentos utilizados por la FEE (Foundation for Environmental Education) para la valoración de Bandera Azul.
- Enumerar e identificar los puertos de Canarias a los que se ha otorgado este galardón.
- Contrastar la información adquirida tras la investigación con la realidad aplicada a un puerto deportivo específico.

El trabajo se distribuye en tres partes principales, en la primera se define la figura del puerto deportivo y la evolución histórica de la legislación aplicable, en la segunda se describen las condiciones que debe reunir un puerto deportivo para obtener y mantener la Bandera Azul; y en la tercera se contrasta todo lo explicado anteriormente con un puerto deportivo tinerfeño objeto de estudio.

3 PUERTOS DEPORTIVOS:

En 1969 pasó de no existir ningún puerto deportivo (a pesar de la existencia de 25 Clubes Náuticos), a 10 construidos, 7 en construcción y 3 en inicio (estudio de “Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económico-financieros” de la Facultad de Ciencias de la Información Universidad Complutense de Madrid, junio 2010)

. En 1976 ya existían 162 instalaciones náuticas (incluyendo puertos deportivos, marinas, clubes náuticos y dársenas deportivas,) con una oferta agregada de 19.985 amarres, llegando a las 204 instalaciones en 1986, con una disponibilidad de más de 48.500 amarres

En 1992 la oferta de amarres rondaba los 65.000, repartidos entre 232 puertos. Según los datos de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN 2017), el sector náutico está formado por unas 3.700 empresas, las cuales proporcionan 19.700 empleos directos. El Valor Añadido del sector náutico es de 923 millones de euros anuales, y los beneficios brutos superan los 247 millones de euros anuales.

La comunidad de Madrid tiene un peso significativo en términos de número de empresas, ingresos de explotación, VAB y empleo debido a que, en el Registro Mercantil, se dispone únicamente de información sobre la sede social de la empresa por lo que, a efectos estadísticos, dichas variables se contabilizan en la ciudad o comunidad autónoma en la que se ubica la sede social.

3.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA NORMATIVA

La Ley de puertos de 1880, derogada por Real Decreto ley de 1928, establecía en su artículo 18 que: “Se consideran puertos para los efectos de esta ley los parajes de la costa más o menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno, o bien por obras construidas al efecto, y en los cuales exista, de una manera permanente y en debida forma, tráfico marítimo”.

En 1969, en la Ley 55/1969, de 26 de abril, sobre puertos deportivos, derogada por Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se establecía la subdivisión de los llamados puertos base o puertos de escala. Se trataba de una ley reglamentada, desarrollada por el Real Decreto 2486/1980 de 26 de septiembre, como se establecía en sus disposiciones finales:

Primera: En el plazo de seis meses desde la aprobación de la presente Ley, el Ministerio de Obras Públicas presentará a la aprobación del Gobierno el Reglamento ejecutivo de la Ley.

Segunda: El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, en el plazo de un año, elaborará un plan de puertos deportivos.

En dicho reglamento se definía:

Con respecto a los Puertos deportivos, éstos son los utilizados para el atraque de embarcaciones deportivas o servicios de las mismas para el ocio. Los puertos pueden identificarse de dos tipos:

- De invernada o puerto base.
- De escala.

Para que un puerto deportivo o una zona portuaria deportiva sean considerados como puerto base deberán reunir las siguientes características:

1. La boca de entrada estará por fuera de la línea de rotura de cualquier ola significativa con frecuencia de cinco años. Se definen las características de esta ola como la altura y el período medio del tercio de olas más altas de un grupo de olas determinado.
2. Será posible inscribir rutas de entrada y salida a vela, para cualquier viento posible y barco de ocho metros de eslora, en el supuesto de capacidad de ceñida de 45° , recorrido de arrancada 40 metros y deriva de 10 metros en la virada. Estas rutas dejarán un resguardo mínimo de 15 metros a las obras.
3. En ningún caso el pase a una dársena será menor de 25 metros, o de tres esloras del mayor barco que pueda atracar en ella.
4. La congestión en la entrada no será mayor de las interferencias por hectárea a cualquier hora del día.
5. Los accesos por tierra cumplirán las normas de utilización y seguridad que estén establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y que correspondan a la importancia y seguridad del tráfico previsto.
6. La entrada y salida por tierra, para la explotación normal, tanto para personas como para vehículos, se hará, a ser posible, por un solo punto y tendrá capacidad suficiente para el tránsito previsible en días y horas puntas. Podrá haber otra entrada y salida, normalmente cerrada, para las grandes cargas indivisibles, tales como barcos procedentes de astilleros.
7. La agitación en cualquier dársena no podrá ser superior a 0,80 metros de altura ni como respuesta a cualquier oleaje exterior ni como originada dentro de la propia dársena. Cuando se prevea la posibilidad de dormir a bordo, este límite se reducirá 0,25 metros y, además, el dimensionado en planta y calado de la dársena no permitirá la inscripción de oleajes

que puedan resonar en relación con el período de oscilación transversal de los barcos amarrados,

- 8.** Las tomas de agua y electricidad se ajustarán a modelos homologados por la Dirección General de Puertos y Costas y ninguna estará a más de 20 metros de cualquier punto de atraque. La tensión de la red eléctrica será de 220 V. Existirán disyuntores diferenciales en cada palanca o muelle y, por lo menos, otro de acción general. El caudal de agua dulce será, como mínimo, de 20 litros por minuto en cada toma.
- 9.** Los medios de varada serán como mínimo:

 - Una grúa de 8 toneladas de capacidad.
 - Un pórtico transportador por cada 300 atraques, con potencia mínima de 25 toneladas.
- 10.** Se dispondrá de una explanada para carenado y reparaciones en seco, comunicada con los medios de varada, con una superficie no menor de dos metros cuadrados por atraque.
- 11.** La altura de los muelles de atraque, en mares sin marea, estará comprendida entre 0,80 y 1,20 metros sobre el nivel medio, y en los mares con marea los muelles fijos tendrán un francobordo mínimo de 0,30 metros sobre la P. M. V. E., y para las pasarelas flotantes el franco bordo estará entre 0,40 y 0,50 metros.
- 12.** La anchura mínima de las pasarelas de atraque será de dos metros, y en las de más de 100 metros de longitud esta anchura mínima será de tres metros.
- 13.** Será posible el acceso por rampa a todos los puestos de atraque sin necesidad de utilizar escaleras.

- 14.** El puerto deberá contar con adecuados sistemas de alumbrado que proporcionen una intensidad de iluminación media mínima de tres lux y un suministro eficaz de agua dulce.
- 15.** Se dispondrá, señalado convenientemente, de un muelle de llegada o recepción, de longitud de atraque mínima 30 metros, y en sus proximidades habrá locales para la administración del puerto y para las autoridades con jurisdicción sobre el puerto o sobre los barcos.
- 16.** El suministro de carburantes, que comprenderá gasolina, gasóleo y mezcla, dispondrá de un atraque especialmente dedicado a ello y de fácil comunicación con la boca del puerto; podrá haber puntos de suministro en los propios puestos de atraque, pero en este caso restringidos a gasóleo, nunca con gasolina o mezcla.
- 17.** Existirán talleres para reparación de motores, pintura y carenado de cascos, reparación de velas y jarcias y recorrido general y almacenes para pertrechos o embarcaciones, todos ellos con capacidad justificada para las dimensiones del puerto.
- 18.** Los servicios sanitarios e higiénicos que se establezcan por Orden ministerial.
- 19.** Aparcamientos de coches, como mínimo, para el 75 por 100 de los atraques.
- 20.** Servicios propios contra incendios, sin perjuicio de valorar la ayuda de otros servicios generales ajenos que tengan su base a una distancia no superior a cinco kilómetros y cuyo trayecto al puerto deportivo permita, en caso de urgencia, la asistencia en menos de diez minutos. En todo caso, contará con extintores de polvo seco de cinco kilogramos, cada 20 metros.

- 21.** Una estación de radio con escucha permanente, de 27 Mc con los sistemas VHF y banda costera.
- 22.** Servicios de recogida de correo, apartado o lista para recepción de correspondencia, con destino a embarcaciones con base en el puerto o en tránsito.
- 23.** Teléfonos con conexión urbana, interurbana e internacional, con un mínimo de una cabina cada cincuenta atraques.
- 24.** Recipientes para recogida de basuras, en los muelles, pasarelas y explanadas, a una equidistancia aproximada de 40 metros.
- 25.** Sistema de eliminación de las aguas residuales producidas en el puerto, que se atenderá a las normas vigentes en esta materia.
- 26.** El agua de las dársenas tendrá que renovarse, para lo cual se dotará de las instalaciones adecuadas en caso necesario.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, derogada por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, trata, en su Capítulo II artículo 3, la figura de los puertos y las instalaciones marítimas, de una manera más general, sin mencionar específicamente a los puertos deportivos como tales, sino que se establece una división entre puertos marítimos comerciales y no comerciales incluyendo a los deportivos dentro de estos últimos.

- Artículo 3. Puertos comerciales.

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de

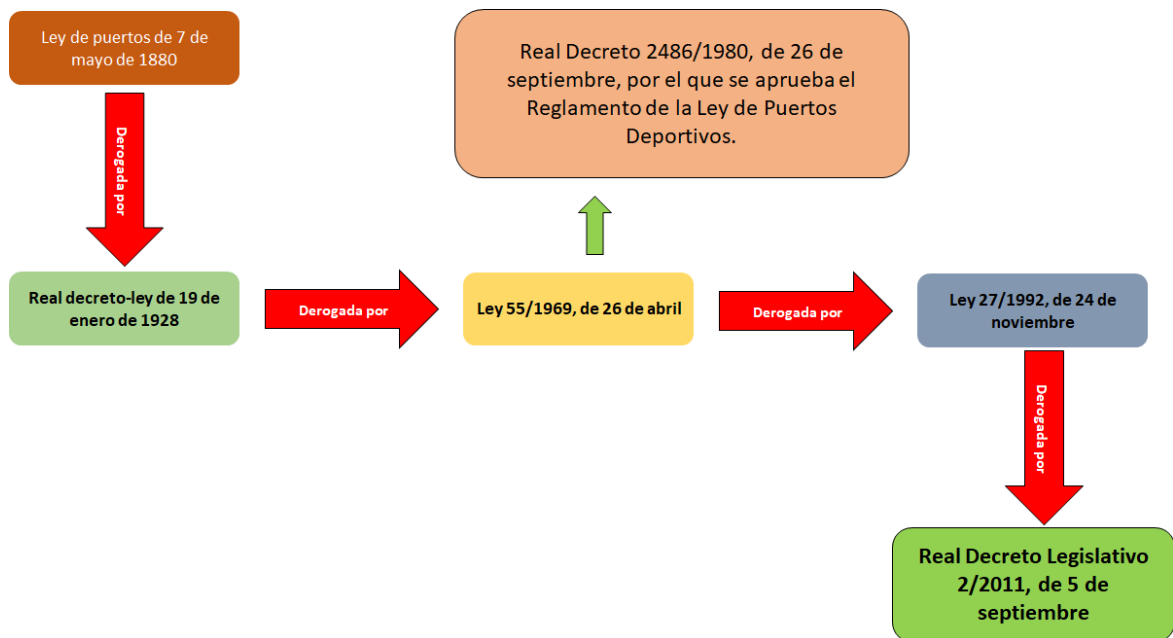
cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.
3. A los efectos exclusivos de esta Ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:
 - a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba.
 - b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y militares.
 - c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.
 - d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.
4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta Ley:
 - a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.
 - b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en él operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.
 - c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

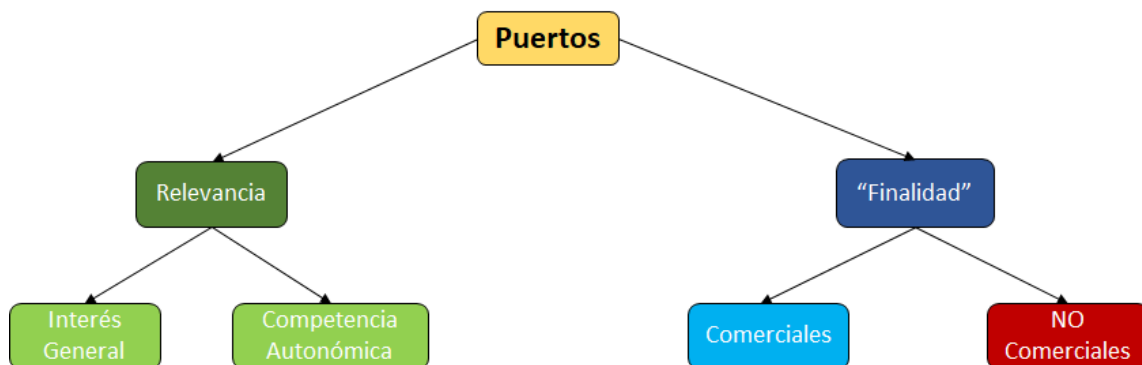
- d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

Aunque la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre, deroga la anterior, los artículos relacionados con los conceptos de puertos comerciales y no comerciales, y las actividades que llevan a cabo quedan sin modificaciones desde la ley de 1992.

Desde la publicación de la Ley hasta la fecha, la importancia de la flota de recreo ha aumentado enormemente y la demanda ha sido superior a la oferta de servicios, y se prevé que vaya manteniendo la tendencia.



3.2 LEGISLACIÓN Y REGULACIÓN:



3.2.1 Legislación Nacional

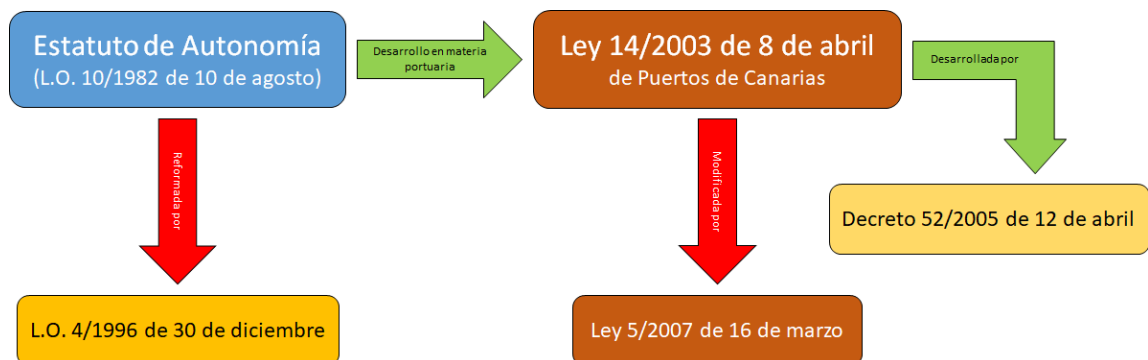
La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de dicha Ley.

Artículo 4:

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
 - b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.
 - c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
 - d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

- e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.
2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.
3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

3.2.2 Legislación Autonómica Canaria



El texto consolidado (última modificación: 17 de julio de 2010) de la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias, en su TÍTULO II: De las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias, artículo 30 establece: La Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con las normas del presente Estatuto, tiene competencia exclusiva en las siguientes

materias (...). En el punto 22 del citado artículo se definen: Puertos, aeropuertos y helipuertos que no tengan la calificación de interés general por el Estado. Puertos de refugio y pesqueros; puertos y aeropuertos deportivos.

La Ley 14/2003 de 8 de abril de Puertos de Canarias, el Decreto 52/2005 de 12 de abril por el que se aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de dicha Ley de Puertos de Canarias y la posterior modificación por la Ley 5/2007 de 16 de marzo, regulan de manera explícita lo contemplado en materia de puertos deportivos por el estatuto de Autonomía. Estableciéndose en el Capítulo II: De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias, de la citada Ley:

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de esta Ley se considera:

1. Puerto: el conjunto de obras, infraestructuras e instalaciones, así como superficie de agua abrigada y la superficie terrestre incluida en su zona de servicio, que permiten realizar las operaciones exigidas por la flota y sus usuarios.

2. Instalación marítima: el conjunto de obras e infraestructuras que, sin llegar a disponer de los requisitos y consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no supone alteración sustancial del medio físico donde se emplaza, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares.

3. Dársena: el espacio portuario de agua abrigada en el que se realizan actividades y maniobras marítimas, y que está destinado a un uso portuario predominante.

4. Instalaciones portuarias: las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

5. Puerto deportivo: recinto de agua abrigada, natural o artificialmente, así como la superficie terrestre contigua e instalaciones y accesos terrestres, que permitan realizar las operaciones requeridas por la flota deportiva y sus usuarios con independencia de otras instalaciones portuarias.

6. Zona portuaria de uso náutico-recreativo: parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas.

Artículo 4. Clasificación.

1. Los puertos que regula la presente Ley se clasifican, por razón de su origen, en artificiales y naturales, según si requieren para existir la realización de obras de abrigo o no. En particular, a efectos de la presente Ley, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.

2. Los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.

3. A los efectos previstos en el sistema de competencias los puertos se clasifican en puertos de interés general y puertos de interés insular. Se consideran puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias los que reúnan alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que se realicen operaciones de tráfico interinsular de pasajeros.
- b) Que sean soporte de industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía o el sector industrial de Canarias.
- c) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una isla.

d) Que sirvan de base para realizar operaciones de comercio marítimo y tráfico de pasajeros.

e) Que constituyan elementos esenciales para el sector pesquero, por sus condiciones de refugio, instalaciones o redes de comercialización.

f) Que, en general, garanticen la prestación de servicios esenciales u obligaciones de servicio público de titularidad autonómica.

4. Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias se incluyen en el Grupo I del anexo de esta Ley, sin perjuicio de su actualización por decreto del Gobierno.

5. Se consideran puertos de interés insular los puertos de refugio y deportivos en el ámbito de su respectiva isla, que no reúnan las características para ser declarados de interés general. Los puertos de interés insular se incluyen en los grupos II y III del anexo de esta Ley, sin perjuicio de actualización por decreto del Gobierno.

Grupo II: Puertos deportivos

Nombre Isla Municipio

El Castillo. Fuerteventura. Caleta Fuste.

Mogán. Gran Canaria. Mogán.

Puerto Rico. Gran Canaria. Mogán.

Pasito Blanco. Gran Canaria. San Bartolomé de Tirajana.

Taliarte. Gran Canaria. Telde.

Puerto Calero. Lanzarote. Yaiza.

Puerto Colón. Tenerife. Adeje.

La Galera. Tenerife. Candelaria.

Radazul. Tenerife. El Rosario.

Los Gigantes. Tenerife. Santiago del Teide.

El Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, expone en su Anexo:

Capítulo I. Objeto del Reglamento

- Artículo 1. Objeto y finalidades.

El presente Reglamento tiene por objeto el desarrollo y ejecución de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias en orden a la determinación y clasificación de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias; la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa, así como de las instalaciones portuarias de su competencia y el desarrollo organizativo de la entidad Puertos Canarios.

Capítulo II: De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias.

- Artículo 2 Definiciones

A las ya indicadas en el artículo 3 de la Ley 14/2003 de 8 de abril de Puertos de Canarias, se añaden los puntos 7 y 8

7. Se entiende por canal de navegación la zona de aguas abrigada, con profundidad suficiente para hacer viable la navegación hasta la entrada o salida del puerto.

8. Zona de fondeo: la superficie de agua incluida en la zona de servicio del respectivo puerto, abrigada total o parcialmente de forma natural o artificial, que permita el fondeo y permanencia de las embarcaciones en ciertas condiciones de seguridad.

- Artículo 3. Determinación de los puertos de Canarias.

1. Son de competencia de la Comunidad Autónoma, Consejero de Obras Públicas y Transportes. Véanse Decretos 103/2015, de 9 de julio, del Presidente, por el que se determinan el número, denominación y competencias de las Consejerías; y 183/2015, de 21 de julio, por el que se determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias.

La Ley 14/2003 de Canarias los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, situados en la ribera del mar, dentro de su territorio, presten o permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, o bien sirvan de apoyo a urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre que no estén declarados de interés general del Estado o, en el caso de que lo estén, cuando el Estado no realice su gestión directa y se produzca la adscripción a la Comunidad Autónoma de Canarias. Son también de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias las obras e infraestructuras que, sin llegar a disponer de los requisitos y consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no suponen alteración sustancial del medio físico donde se emplazan, siempre que proporcionen las condiciones e infraestructuras necesarias para la realización de las actividades pesqueras, deportivas, náutico-recreativas y, en general, las reguladas en este Reglamento

2. En todo caso, tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los que figuran en el Grupo I del anexo de la Ley de Puertos de Canarias y aquellos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias, se vayan incorporando por decreto del Gobierno.

La construcción de puertos, dentro del marco de los planes y programas aprobados, se efectuará por la Comunidad Autónoma de Canarias a través de la entidad Puertos Canarias. La construcción de

puertos no incluidos en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en casos de reconocida urgencia, o de excepcional interés público, se efectuará por la Consejería competente en materia de puertos, una vez se aprecien por el Gobierno de Canarias dichas circunstancias.

3. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Canarias y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. A los efectos anteriores, la Consejería competente en materia de puertos elaborará la relación de los espacios portuarios incluidos en los puertos de interés general del Estado ubicados en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias y susceptibles de segregación, sometiéndola a información pública por plazo de 20 días, mediante anuncio en el Boletín Oficial de Canarias, a fin de que se puedan formular sugerencias u observaciones por cuantas personas y entidades lo consideren conveniente. Una vez resuelta la fase de información pública, el Consejo de Gobierno de Canarias remitirá al Gobierno de la Nación su solicitud de segregación, a fin de que se inicie por el Estado su tramitación de conformidad con lo establecido en la legislación estatal de puertos.
4. En los puertos de Canarias que cuenten con la infraestructura adecuada, se podrán realizar operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación o varada.
5. Para poder permitir la realización de operaciones comerciales, los puertos deberán contar con:
 - a) Superficie de agua abrigada de extensión mínima de 1/2 hectárea, con las condiciones de profundidad adecuadas para la clase de buques que hayan de utilizar el puerto.

b) Instalaciones de atraque, dársenas o muelles que permitan la ejecución de estas operaciones y actividades.

c) En su caso, estaciones marítimas, embarcaderos o instalaciones que permitan el embarque, desembarque, espera y tráfico de pasajeros, en las condiciones que garanticen la seguridad marítima, la comodidad del pasajero y el respeto a las normas de salubridad exigibles.

d) Espacios para aparcamiento, en la proporción exigida por el tráfico portuario.

e) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados para las operaciones de tráfico portuario a desarrollar.

f) Las instalaciones y organización de control administrativo necesarias para cada tipo de tráfico debiéndose en ese caso suscribir los convenios o acuerdos necesarios con las Administraciones Públicas competentes por razón de la materia. En los puertos de Canarias de carácter estatal la realización de operaciones comerciales exige el previo informe favorable de los departamentos correspondientes de la Administración del Estado. 6. Las instalaciones marítimas que tengan por objeto el desarrollo de actividades náutico-recrea3

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS DE CANARIAS Decreto 52/2005 de 12 de abril.

En el recurso contencioso-administrativo, procedimiento ordinario nº 310/2005, interpuesto por la Administración General del Estado-Ministerio de Medio Ambiente contra el Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprobó el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera, ha dictado sentencia con fecha 7 de marzo de 2006, declarada firme por Sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 15 de enero de 2009.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 72.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

R E S U E L V O:

Publicar en el Boletín Oficial de Canarias la presente Resolución por la que se dispone la publicación de la Sentencia firme dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias, Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Primera, en el recurso contencioso-administrativo nº 310/2005, interpuesto por la Administración General del Estado-Ministerio de Medio Ambiente contra el Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprobó el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias, declarando nulos determinados apartados, cuyo fallo es el siguiente:

"En atención de lo expuesto, la Sala ha decidido estimar el recurso interpuesto por la Administración General del Estado-Ministerio de Medio Ambiente y declarar la nulidad de pleno derecho del segundo párrafo del apartado 1 del artº. 3, del apartado 3 del artº. 6 y del inciso "continuarán teniendo las características de bienes de dominio público marítimo-terrestre" del párrafo 8 del artículo 6, todos ellos del Decreto 52/2005, de 12 de abril, por el que se aprobó el Reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de Puertos de Canarias".

Decreto 52/2005 PUERTOS, deberán contar al menos con los siguientes servicios e instalaciones portuarias:

- a) Balizamiento.
- b) Suministro de agua, carburante y electricidad en los amarres.
- c) Alumbrado en el recinto o zona portuaria.
- d) Sistemas de depuración de aguas residuales.
- e) Servicio de radio y de telecomunicaciones.

- f) Sistemas de recogida de vertidos y residuos contaminantes de los barcos.
- g) Apoyo a las operaciones de salvamento marítimo.
- h) Sistemas higiénico-sanitarios.
- i) Superficies para aparcamientos, en la adecuada proporción.
- j) Equipamiento social y de restauración.

- Artículo 4.

Clasificación.

1. Los puertos que se regulan por el presente Reglamento se clasifican, por razón de su origen, en artificiales y naturales, según si requieren para existir la realización de obras de abrigo o no. En particular, son puertos naturales los constituidos por las aguas abrigadas por la misma disposición natural del terreno o los parcialmente abrigados que se destinan al anclaje de temporada de embarcaciones de pesca y deportivas o de recreo.
2. Los puertos, las dársenas y las instalaciones portuarias se clasifican, por razón de su uso o destino, en comerciales, industriales, pesqueros, deportivos y mixtos, según se destinen, respectivamente, de manera exclusiva o principal, a una o a varias de estas actividades.
3. A los efectos previstos en el sistema de competencias los puertos se clasifican en puertos de interés general y puertos de interés insular. Se consideran puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias los que reúnan alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que se realicen operaciones de tráfico interinsular de pasajeros.
 - b) Que sean soporte de industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía o el sector industrial de Canarias.

c) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una isla.

d) Que sirvan de base para realizar operaciones de comercio marítimo y tráfico de pasajeros.

e) Que constituyan elementos esenciales para el sector pesquero, por sus condiciones de refugio, instalaciones o redes de comercialización.

f) Que, en general, garanticen la prestación de servicios esenciales u obligaciones de servicio público de titularidad autonómica. Sin perjuicio de lo anterior, en los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias se podrán realizar, además, actividades económicas vinculadas al tráfico portuario y a las operaciones de transporte marítimo que no tengan la calificación de actividades esenciales ni puedan considerarse obligaciones de servicio público.

4. Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias se incluyen en el Grupo I del anexo de la Ley de Puertos de Canarias, sin perjuicio de su actualización por Decreto del Gobierno, los cuales tendrán, en todo caso, la consideración de interés general.
5. Se consideran puertos de interés insular los puertos de refugio y deportivos en el ámbito de su respectiva isla, que no reúnan las características para ser declarados de interés general (artículo 4.5 LPC).

También, la Ley 14/2003 de 8 de Abril de 2003, fue modificada en la Ley territorial de Puertos de Canarias por la Ley 5/2007, de 16 de Marzo, en la que se expone:

La Ley territorial 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, se modifica en los siguientes términos: Uno. El apartado 4 del artículo 2 queda redactado como sigue:

«4. Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que sean segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Canarias y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.»

Dos. El apartado 5 del artículo 6 queda redactado como sigue:

«5. En la resolución de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, donde podrán preverse zonas destinadas a equipamientos complementarios de los usos náutico-recreativos, espacios para usos comerciales y de ocio vinculados a aquéllos. Excepcionalmente podrán preverse usos alojativos turísticos ubicados fuera de la zona de dominio público marítimo-terrestre de titularidad estatal y de la zona de servidumbre de protección. La previsión e implantación de estos usos complementarios deberá justificarse motivadamente en la delimitación de la zona de servicio y habrá de ajustarse a la ordenación territorial y urbanística y, en todo caso, a la planificación prevista en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias. La autorización excepcional de implantación de usos alojativos turísticos corresponde al Gobierno, a propuesta del titular de la consejería competente en materia de puertos, y previo informe de las consejerías competentes en materia de turismo y ordenación del territorio, del cabildo insular y de los municipios afectados.»

Tres. El apartado 2 del artículo 11 queda redactado como sigue:

«2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias se someterá, antes de su aprobación por el Gobierno de Canarias, a

informe del ministerio con competencia en materia de costas a los efectos previstos en la Ley de Costas. Asimismo, si dicho plan reuniera el grado de detalle suficiente en relación con la construcción de nuevos puertos o la ampliación o modificación de los existentes, el ministerio con competencia en materia de costas podrá emitir también en este momento el informe de adscripción demanial previsto en el artículo 49.2 de la Ley de Costas.»

Cuatro. La letra b) del apartado 1 del artículo 25 queda redactada como sigue:

«b) Trece vocales designados por el Gobierno de Canarias, a propuesta de la consejería competente en materia de puertos, teniendo en cuenta los departamentos afectados por las actividades a desarrollar en el ámbito portuario.»

Cinco. Se añade una letra f), nueva, al apartado 1 del artículo 25, en los términos siguientes:

«f) Cuatro vocales designados por las organizaciones empresariales más representativas, de entre sus asociados en el ámbito portuario.»

Seis. El apartado 7 del artículo 25 se suprime.

Siete. El apartado 2 del artículo 30 queda redactado como sigue:

«2. El Consejo Asesor estará integrado por el presidente y el director gerente, y el número de vocales que se establecen a continuación: Un miembro por cada municipio en los que se encuentre emplazado algún puerto de interés general de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Un miembro en representación de la Federación de Cofradías de Pescadores. Un miembro en representación de cada Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de la Comunidad Autónoma de Canarias. Un miembro en representación de las asociaciones de puertos deportivos. Un miembro en representación de los clubes náutico-deportivos de Canarias. Dos miembros designados por las organizaciones empresariales más representativas. Dos miembros designados por las organizaciones sindicales más representativas.»

Ocho. El apartado 2 del artículo 56 queda redactado como sigue:

«2. El proyecto de obras e instalaciones, una vez aprobado por Puertos Canarios o el cabildo insular, se remitirá al ministerio con competencia en materia de costas, a fin de que se emita por éste el preceptivo informe sobre la ocupación del dominio público y los terrenos objeto de adscripción, salvo que dicho informe de adscripción ya hubiera sido emitido de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.2.»

Disposición adicional primera. Extinción de efectos de las opciones contempladas en la disposición adicional tercera de la Ley territorial 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

1. A la entrada en vigor de esta Ley quedarán sin efecto las opciones adoptadas, expresa o tácitamente, por los funcionarios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, al amparo de lo previsto en la disposición adicional tercera de la Ley territorial 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

2. Los funcionarios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias que, a la entrada en vigor de la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, prestaban sus servicios en los cuerpos y escalas correspondientes en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, podrán optar en

el plazo que se señale por orden departamental del titular de la consejería competente en materia de puertos por:

a) Incorporarse como personal laboral a Puertos Canarios con reconocimiento de la antigüedad que les corresponda a efectos de la percepción del correspondiente complemento retributivo, quedando en sus cuerpos o escalas de origen en la situación de excedencia voluntaria a que se refiere el artículo 29.3 a) de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública. En todo caso, al producirse su incorporación como funcionarios a sus cuerpos o escalas de origen, acumularán, a efectos de su antigüedad, el tiempo desempeñado como personal laboral en Puertos Canarios.

b) Continuar en la situación administrativa de servicio activo, permaneciendo en la consejería de origen, sin cambio de residencia.

c) Optar por alguna de las plazas de Puertos Canarios que, en atención a la naturaleza de sus funciones o contenido, pudieran quedar reservadas a personal funcionario, en atención a lo previsto en el artículo 37.1 de la Ley territorial 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias, siempre que ostenten los requisitos exigidos para ello.

d) Optar a una de las plazas que deban ser transferidas a los cabildos insulares, para la gestión de los puertos de sus competencias.

A falta de opción en el plazo que se señale por orden departamental del titular de la consejería competente en materia de puertos, se entenderá que optan por la solución prevista en el apartado a) de esta disposición.

Disposición adicional segunda. Del presupuesto de Puertos Canarios.

Se faculta al Gobierno de Canarias para aprobar los presupuestos de explotación y capital de la entidad de derecho público Puertos Canarios.

El dinámico crecimiento económico y la paulatina importancia que han venido adquiriendo los puertos gestionados por la Comunidad Autónoma de Canarias, dentro del sistema de transportes, obligaron a los poderes públicos de Canarias a adoptar una regulación eficaz y coherente con el modelo plural y liberalizador propuesto por la Unión Europea.

4. CONSTRUCCION DE PUERTOS DEPORTIVOS

La Ley 55/1969 de 26 de abril, derogada por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establecía que:

“El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, podrá otorgar a las Corporaciones Locales, Delegación Nacional de Educación Física y Deportes u Organización Sindical cuándo lo soliciten la oportuna concesión de construcción o explotación de un puerto deportivo o de una zona portuaria deportiva”.

De acuerdo con el Capítulo II del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

Artículo 5. Espacios portuarios de competencia autonómica.

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias que les fueran transferidos y figuren expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración General del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y ser oídos los Ministerios citados en el artículo 57.2 de esta ley, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

5. Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 64 de esta ley. Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, en la que se entiende incluida la potestad sancionadora.

4.1 Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias.

Capítulo I: Objetivo de la ley:

- Artículo 1:

Constituye el objeto de la presente Ley la determinación y clasificación de los puertos de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias; la regulación de su planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero, e instrumentos de control y policía administrativa, así como de las instalaciones portuarias de su competencia.

Capítulo II: De los puertos e instalaciones portuarias de Canarias.

- Artículo 2. Determinación de los puertos de Canarias.

- 1 Son de competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias los puertos, infraestructuras e instalaciones portuarias que, situados en la ribera del mar, dentro de su territorio, presten o permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, presten servicios a las actividades pesqueras, deportivas o náutico-recreativas, o bien sirvan de apoyo a urbanizaciones marítimo-terrestres, siempre que no estén declarados de

interés general del Estado o, en el caso de que lo estén, cuando el Estado no realice su gestión directa y se produzca la adscripción a la Comunidad Autónoma de Canarias.

- 2 Es competencia de los cabildos insulares la gestión de los puertos de refugio y deportivos, salvo que se declaren por el Gobierno de Canarias de interés regional.
- 3 En todo caso, tendrán la consideración de puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias los que figuran en el Grupo I del anexo de la presente Ley y aquéllos que, en desarrollo de las competencias estatutarias que corresponden a la Comunidad Autónoma de Canarias, se vayan incorporando por decreto del Gobierno.
- 4 Deberán ser también objeto de integración en la relación de puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias, los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que puedan ser segregados de los puertos de interés general del Estado radicados en Canarias y adscritos a la Comunidad Autónoma conforme a la legislación de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- 5 En los puertos de Canarias que cuenten con la infraestructura adecuada, se podrán realizar operaciones comerciales, pesqueras, recreativas o deportivas, o podrán servir de refugio, avituallamiento, reparación, varada, según se establezca reglamentariamente.

TÍTULO I: Del régimen jurídico de los puertos de Canarias

CAPÍTULO I: Delimitación del dominio portuario canario

Artículo 5. Pertenencias portuarias.

La adscripción de los terrenos y superficies de agua necesarios para la realización de las actividades portuarias, efectuada con la aprobación del proyecto, permitirá a la Comunidad Autónoma de Canarias el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras.

- 1 Podrán formar parte del dominio público portuario de titularidad autonómica, los terrenos e instalaciones que la consejería competente en materia de patrimonio afecte al servicio portuario.

Para los supuestos de desafectación de estos bienes, el expediente deberá incoarse a propuesta de la consejería competente en materia de puertos y su reintegración al patrimonio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Artículo 6. Zona de servicio de los "Puertos Canarios".

- 1 En los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias se delimitará una zona de servicio, en la que se incluirán los espacios, superficies y láminas de agua necesaria para la ejecución de las actividades portuarias, así como los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria.

- 2 Corresponde a la consejería competente en materia de puertos aprobar la delimitación de la zona de servicio, con sujeción al procedimiento establecido, a los efectos de la adscripción en la legislación reguladora del dominio público marítimo-terrestre, previo informe de los municipios afectados y, en todo caso, del cabildo insular correspondiente. Asimismo, se solicitará preceptivamente informe a las consejerías competentes en materia de pesca, medio ambiente, urbanismo, turismo y transporte.

A estos efectos, los informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde su solicitud, transcurrido el cual se entenderá que es favorable a la delimitación proyectada, y deberán circunscribirse a los aspectos de la competencia de la Administración pública o consejería que ha de evacuar el informe.

- 3 Cuando la delimitación proyectada incluya bienes de titularidad privada o bienes patrimoniales de otras administraciones públicas, habrá de notificarse a los afectados para que, en el plazo de veinte días, puedan

formular cuantas alegaciones consideren convenientes, previo acceso al expediente.

- 4 La aprobación de la delimitación de la zona de servicio lleva implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada, así como la afectación al uso portuario de los bienes patrimoniales o de dominio público de la Comunidad Autónoma de Canarias incluidos en la zona de servicio, que sean de interés para el puerto.
 - 5 En la resolución de aprobación de la delimitación deberán incluirse los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, su justificación o conveniencia y la adaptación al planeamiento territorial y urbanístico, estableciéndose los usos pormenorizados mediante el correspondiente instrumento de planeamiento territorial o urbanístico.
 - 6 Aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto íntegro de la resolución de aprobación se publicará en el "Boletín Oficial de Canarias".
- Artículo 7. Procedimiento de ampliación de la zona de servicio.

La ampliación de la zona de servicio de los puertos e instalaciones portuarias de Canarias, o su delimitación por la construcción de un nuevo puerto o instalación de su titularidad, se ajustará al siguiente procedimiento:

- a) Corresponderá a la consejería competente en materia de puertos la aprobación del pertinente proyecto y, en su caso, de los estudios complementarios, previo el trámite de cooperación administrativa previsto en el artículo 6.2 de esta Ley.
- b) Antes de la aprobación definitiva del proyecto, se remitirá al organismo competente en materia de costas para la emisión del preceptivo informe sobre el nuevo dominio público adscrito y las medidas necesarias de protección de dicho dominio.
- c) En cualquier caso, la aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en donde se emplacen las obras y la delimitación de la nueva zona de servicio.

CAPÍTULO II: Planificación y construcción de los puertos

SECCIÓN 1.ª DEL PLAN DE PUERTOS E INSTALACIONES PORTUARIAS

- Artículo 8. Planificación portuaria.

1. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias del litoral de Canarias, que constituye el instrumento normativo de la política sectorial, deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, criterios medioambientales, territoriales y urbanísticos, y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.

La programación y construcción de dichas obras requiere previamente su inclusión en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

2. El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias tendrá la consideración de Plan Territorial Especial, y su tramitación y aprobación se someterá a lo previsto en la presente Ley y, en todo caso, en la normativa reguladora de la ordenación del territorio de Canarias.
3. La consejería competente en materia de puertos podrá, no obstante, ejecutar obras no incluidas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, en casos de reconocida urgencia o de excepcional interés público, debidamente apreciados por el Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero con competencia en materia de puertos.

Una vez adoptada la decisión de ejecutar dichas obras, deberá iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del planeamiento urbanístico a fin de incluir las obras entre sus determinaciones. En todo caso será preceptivo evacuar el trámite de consulta establecido en el artículo 11 del Decreto Legislativo 1/2000.

- Artículo 9. Determinaciones del Plan.

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, contendrá las siguientes determinaciones:

- a) Fijación de los objetivos y establecimiento de prioridades entre ellos.
- b) Definición de los criterios aplicables al modelo de oferta de equipamientos y servicios al sector portuario, así como a la programación, proyecto y construcción de los elementos que componen el sistema portuario, su cuantificación, adecuación al medio ambiente, establecimiento de niveles de exigencias técnicas, de diseño y de calidad de los proyectos, proporcionalidad de las inversiones durante el período de vigencia del Plan, y cualquier otro que pudiera establecerse.
- c) Descripción y análisis de los puertos en relación con la oferta de instalaciones portuarias, con el sistema portuario, con el modelo territorial y las principales variables socioeconómicas.
- d) Análisis de las relaciones entre la planificación portuaria y el planeamiento territorial y urbanístico, así como la propuesta de medidas que aseguren la coordinación entre ambos planeamientos.
- e) Justificación de la alternativa escogida entre las distintas opciones consideradas, teniendo en cuenta su idoneidad desde el punto de vista sectorial y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.
- f) Cumplimiento de las exigencias en materia de medio ambiente, en la planificación, concepción y ejecución de las obras incluidas en el Plan.
- g) Determinación de los medios económicos necesarios para el desarrollo y ejecución del Plan.
- h) Criterios sobre la viabilidad económico-financiera de la gestión del puerto.
- i) Requisitos que han de reunir las instalaciones portuarias para conseguir un emplazamiento óptimo.
- j) Definición de los criterios para la revisión del Plan.

- k) Justificación de haber obtenido de la Administración General del Estado el correspondiente informe para la adscripción de los nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre, en su caso.
- l) Análisis indicativo de la demanda de embarcaciones, puntos de amarres y previsiones de su evolución.
- m) Efectos, análisis y relación del desarrollo del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias con el turismo.
- Artículo 10. Documentación del Plan.

El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias está integrado por los siguientes documentos:

- a) Memoria, con la información básica y los estudios necesarios, donde se analizarán las distintas opciones consideradas, y se justificará el modelo elegido y su incidencia sobre la estructura territorial y el medio ambiente.
- b) Documentación gráfica, en la que deberán constar los planos de información, estudios de planeamiento, proyectos y otros estudios complementarios, que habrán de reflejar la situación del territorio, sus características naturales y usos del suelo, infraestructuras y servicios existentes.
- c) Normas sobre el uso del dominio portuario y los servicios a prestar en sus instalaciones.
- d) Estudio económico-financiero, que contendrá la evaluación económica de la ejecución de las obras.
- e) Programa de actuaciones para el desarrollo del Plan, estructurado como mínimo en un programa cuatrienal, en donde deberá determinarse los objetivos, directrices, estrategia, las previsiones específicas de la realización de las obras y plazos a los que han de ajustarse las actuaciones previstas.
- f) Evaluación ambiental estratégica del Plan, de acuerdo con las Directivas europeas.
- g) Conjunto de indicadores para el seguimiento del Plan.

- Artículo 11. Procedimiento de aprobación.
 - 1. La elaboración y aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, se ajustará al siguiente procedimiento:
 - a) Corresponde a la consejería competente en materia de puertos la formulación de un avance del Plan en donde se recojan las previsiones, objetivos, prioridades y relación e integración en el entorno de las infraestructuras a acometer, así como las causas que justifiquen su elaboración.
 - b) El avance del Plan será sometido a informes de las consejerías competentes en materia de turismo, transporte y hacienda, cabildos insulares, municipios y organismos públicos afectados por las actuaciones, a fin de que puedan formular las observaciones y sugerencias que consideren convenientes durante el plazo de un mes.

Simultáneamente, y por igual plazo, se someterá a información pública mediante inserción del anuncio en el "Boletín Oficial de Canarias" y en dos de los diarios de mayor difusión.
 - c) Asimismo, se dará traslado del avance del Plan a las corporaciones de Derecho Público y entidades que representen intereses de los usuarios a fin de que, por igual plazo, puedan realizar las observaciones que consideren oportunas.
 - d) La consejería competente en materia de puertos procederá a aprobar inicialmente el proyecto de Plan, con las modificaciones procedentes, a la vista de las observaciones y sugerencias emitidas, sometiéndolo de nuevo a información pública por el plazo de un mes mediante inserción del anuncio en el "Boletín Oficial de Canarias" y en uno de los diarios de mayor difusión.
 - e) De forma simultánea y por igual plazo, el proyecto del Plan se remitirá al cabildo insular y al o los ayuntamientos afectados con el fin de evacuar el trámite de consulta interadministrativa regulado en el artículo 11 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de

mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias.

En caso de que el trazado no se realice o de que las corporaciones consultadas se pronuncien negativamente sobre el proyecto del Plan, éste no podrá ser aprobado provisionalmente, debiendo efectuarse las consultas necesarias con el cabildo insular y/o con el o los ayuntamientos afectados, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.

De persistir el desacuerdo, durante un periodo de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de las corporaciones consultadas, corresponderá al Gobierno de Canarias informar con carácter vinculante.

- f) Tras el resultado del trámite de información pública y de consulta interadministrativa y, en su caso, con las modificaciones que procedieran, la consejería competente en materia de puertos lo aprobará provisionalmente y procederá a elevar al Gobierno de Canarias el proyecto del Plan, junto con los informes y demás documentos del expediente, así como con el informe presupuestario emitido por la consejería competente en materia de hacienda, para su aprobación definitiva.
 - g) Aprobado por el Gobierno, el Plan será remitido al Parlamento para su examen y pronunciamiento.
2. En el caso de que se hubiera previsto la adscripción de nuevos espacios de dominio público marítimo-terrestre estatal, el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias de Canarias se someterá, antes de su aprobación por el Gobierno de Canarias, a informe del ministerio con competencia en materia de costas, a los efectos previstos en la Ley de Costas.

SECCIÓN 2.ª INSTRUMENTOS DE ARTICULACIÓN ENTRE EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y EL PLANEAMIENTO PORTUARIO

- Artículo 12. Colaboración y cooperación entre las administraciones públicas afectadas.

La Comunidad Autónoma de Canarias, los cabildos insulares y los municipios tendrán los deberes de recíproca coordinación de sus actuaciones con incidencia en el modelo de ordenación territorial, así como los deberes de información y colaboración mutuas sobre las iniciativas y proyectos pertinentes, debiéndose sujetar esta actuación a lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

- Artículo 13. Mecanismos de coordinación.
 - 1 La aprobación, modificación o revisión de los instrumentos de ordenación y planificación urbanística que incidan directamente sobre los puertos e instalaciones portuarias y marítimas reguladas en esta Ley, requieren el informe favorable de la consejería competente en materia de puertos.
 - 2 A los efectos de dar cumplimiento al mandato establecido en el número anterior, el órgano competente para otorgar la aprobación inicial del planeamiento urbanístico deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la consejería competente en materia de puertos para que ésta emita, en el plazo de un mes, informe comprensivo de las sugerencias y observaciones que estime convenientes. Este informe se estimará favorable caso de no emitirse.
 - 3 Concluida la tramitación del instrumento urbanístico de que se trate, e inmediatamente antes de su aprobación definitiva, la Administración pública urbanística competente dará traslado a la consejería con competencia en materia de puertos para que, en el plazo de dos meses, remita el informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones de aquél que incidan sobre el dominio portuario, y las actuaciones previstas a realizar en su zona de servicio.

- Artículo 14. Ordenación territorial y urbanística de los puertos.
 - 1 Los Planes Insulares de Ordenación del Territorio deberán incluir la estructura y la localización de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica.
 - 2 Los instrumentos generales de ordenación, en su caso, deberán incluir entre sus previsiones las necesarias para regular la zona de servicio, sin que sus determinaciones impidan el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. En los supuestos en que se desarrollen actividades comerciales o industriales en la zona de servicio, el planeamiento general deberá desarrollarse a través de un Plan Especial de Ordenación.
 - 3 La calificación urbanística por el planeamiento general de los terrenos incluidos en la zona de servicio deberá ser acorde con la finalidad de la explotación portuaria, sin que pueda introducir calificaciones que menoscaben o impidan las operaciones de tráfico portuario.
- Artículo 15. Relaciones entre el planeamiento territorial y urbanístico y la planificación portuaria.
 - 1 Las determinaciones del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias, como Plan Territorial Especial, se ajustarán a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de los Planes Insulares vigentes al tiempo de su formulación, especial en la elección de emplazamiento y comunicaciones.
 - 2 El Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias prevalecerá en todo caso sobre la ordenación urbanística municipal en los aspectos relativos a la protección del dominio portuario, elección de emplazamiento y sistema de comunicaciones.
 - 3 La aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias implicará, en su caso, la revisión o modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal, con el fin de integrar entre las determinaciones de los planes de ordenación urbana las nuevas

actuaciones y obras previstas en el Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias.

El acuerdo de modificación o revisión deberá adoptarse en el plazo máximo de un año, a contar desde la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias o en el fijado en el propio Plan.

- 4 En las islas donde no hubiera Plan Insular aprobado, así como en los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico general, la aprobación del Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias comportará la inclusión de sus determinaciones en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se elaboren con posterioridad.

SECCIÓN 3.ª PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS PUERTOS

- Artículo 16. Proyectos de construcción de nuevos puertos o instalaciones portuarias.
 - 1 La construcción de un nuevo puerto o de una nueva instalación portuaria exigirá la aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la consejería competente en materia de puertos.
 - 2 Previamente habrá de elaborarse un proyecto básico o anteproyecto que deberá definir en sus rasgos esenciales la solución técnica adoptada, la definición de la obra y su emplazamiento, que se someterá al correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la legislación aplicable.
 - 3 En los supuestos de que los nuevos puertos o instalaciones portuarias no estén incluidos en el Plan Territorial Especial a que se refiere el artículo 8.1, ni aparezcan recogidos en las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico, la aprobación de los proyectos de construcción requerirá la previa revisión o modificación de aquél.
- Artículo 17. Proyectos de ampliación de puertos e instalaciones portuarias.

- 1 La realización de nuevas obras de infraestructura portuaria y la ampliación de los puertos e instalaciones portuarias, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la consejería competente en materia de puertos.
 - 2 Los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos o instalaciones portuarias, deberán incluir un estudio de impacto ambiental, y se sujetarán al procedimiento de declaración de impacto ambiental cuando sean susceptibles de modificar o alterar el medio ambiente o el espacio litoral. Asimismo, la construcción de nuevos diques estará sujeta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental que le corresponda.
- Artículo 18. Competencias urbanísticas y construcción de nuevos puertos o ampliación de instalaciones portuarias.
- 1 Los proyectos de construcción o ampliación de los puertos e instalaciones de titularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias deberán someterse, antes de su aprobación por la consejería competente en materia de puertos, al informe preceptivo de los cabildos y ayuntamientos afectados, a fin de que éstos formulen cuantas observaciones estimen convenientes sobre los aspectos de su competencia.
 - 2 Si los cabildos o ayuntamientos afectados emitieran un informe desfavorable y la construcción del nuevo puerto o ampliación de las instalaciones y puertos existentes no estuviera prevista en el Plan Insular de Ordenación del Territorio o en el planeamiento municipal, se abrirá un período de consultas, a fin de lograr un acuerdo entre las administraciones públicas afectadas.

Transcurrido el plazo de tres meses, si persistiera dicho desacuerdo, el Gobierno, vista la propuesta y oídos los cabildos y/o ayuntamientos afectados adoptará la resolución que proceda. En su caso, la correspondiente aprobación del proyecto implicará la necesidad de

adaptación del planeamiento territorial y urbanístico a fin de incluirlo entre sus determinaciones.

- Artículo 19. Efectos de la aprobación de los proyectos de construcción o ampliación de puertos e instalaciones portuarias.
 - 1 La aprobación de los proyectos básicos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal. A tal efecto, en el proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.
 - 2 La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente por el órgano competente para la aprobación del proyecto original, con los mismos requisitos señalados en el número anterior.
- Artículo 20. Ejecución de obras en la zona de servicio de los puertos de Canarias.
 - 1 Las obras de infraestructura portuaria y aquellas obras públicas de gran envergadura que afecten a la localización del puerto o a su conexión con la red viaria y los sistemas generales de comunicaciones, deberán adaptarse al Plan Territorial Especial de ordenación del espacio portuario, y no estarán sujetas a control preventivo municipal por constituir obras públicas de interés general.

No obstante, "Puertos Canarios" deberá recabar del municipio en el que se localice la zona de servicio un informe preceptivo sobre la adecuación de las obras proyectadas al planeamiento urbanístico, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de esta Ley, y sin perjuicio de lo dispuesto en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

- 2 En ningún caso procederá la suspensión, por los órganos urbanísticos competentes, de la ejecución de las obras realizadas directamente por la Administración Pública autonómica en los puertos canarios, cuando éstas se ajusten al planeamiento urbanístico que resulte de aplicación.
- 3 Las obras que se realicen sobre el lecho del mar territorial o en aguas interiores no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.
- 4 Las obras que los particulares debidamente autorizados realicen sobre los espacios portuarios se ajustarán a lo establecido en la legislación urbanística y en la legislación de régimen local que resulte aplicable.

5. BANDERA AZUL



La Bandera Azul es una condecoración a la calidad ambiental, que se concede a los puertos deportivos que llevan a cabo una buena gestión ambiental del puerto y de la naturaleza que los rodea, y que proporciona información sobre cuestiones ambientales.

Se crea en 1985 por parte de la rama francesa de la FEE como un galardón nacional para puertos deportivos y embarcaciones, que distinga a distancia a quienes aman y protegen el medio marino. En su origen, el logo de Bandera Azul se inspiró en el de otra iniciativa paralela de esa época, "Mensaje al Mar", sobre la problemática del medio marino.

En 1987, Bandera Azul, existe ya en Francia, España, Dinamarca y Portugal, como programa de educación ambiental para playas y puertos deportivos, coordinada por la FEEE (Foundation for Environmental Education in Europe). Dicho año, proclamado Año Europeo del Medio Ambiente, la Comisión Europea apoya la extensión de Bandera Azul al resto de los países europeos litorales, bajo el título: "Playas y Puertos Limpios de Europa". Su intención es estimular el cumplimiento de la Directiva de Calidad de Aguas de Baño comunitaria, incumplida de forma casi generalizada, diez años más tarde de su aprobación. Con este fin, la FEE identifica en cada uno de los países, en los que aún no está presente una ONG a cargo del programa. En España, dicha ONG es ADEAC (Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor), miembro ya de la FEE desde su creación en 1984.

El éxito de la convocatoria motiva que la Comisión extienda su apoyo económico y técnico a Bandera Azul a lo largo de los 11 años siguientes. Van incorporándose progresivamente, países europeos no comunitarios.

La Bandera Azul es una insignia concedida por la Fundación de Educación Ambiental (FEE), una organización ambiental no Gubernamental, está presente en 40 organismos nacionales repartidos por 4 continentes. Cada organización

nacional de la FEE inspecciona los lugares con Banderas Azul durante la temporada.

En 2018, 45 países, tan dispares como Emiratos Árabes, México o Japón, ya forman parte de Bandera Azul, con ONG propias en cada país desarrollando el programa, además de otros programas internacionales de la FEE como Ecoescuelas, Llave Verde, Bosques en la Escuela o Jóvenes Reporteros para el Medio Ambiente.

Es previsible la futura expansión de Bandera Azul a otros países, tales como, Estados Unidos, India, Colombia o Corea del Sur.

La Bandera Azul es anterior y precursora de todas las iniciativas voluntarias, ecoetiquetas y sistemas de certificación ambiental, ISO, EMAS, etc., tanto nacionales y locales, como empresariales o de cualquier otra naturaleza. Además, a diferencia de otros sistemas como la ISO 14001, no permite certificarse “*a la carta*”, ya sea certificando sólo una parte de la playa y/o su entorno, o escogiendo sólo algunos de los servicios presentes en la playa.

La Bandera Azul ostenta el mayor índice de continuidad, ya que de entre las 70 iniciativas voluntarias para un Turismo Sostenible, con cierta relevancia, seleccionadas por la Organización Mundial del Turismo (OMT) entre las más de 500 inventariadas a nivel mundial, la mitad no alcanzan todavía los cuatro años de existencia. Un porcentaje elevado de todas las existentes no llega nunca a alcanzar dicha antigüedad, ni logra superar las fronteras de un país o una región, de una compañía o de un sector empresarial determinado.

Para obtener la Bandera Azul, el puerto deportivo tiene que reunir una serie de requisitos, que hacen referencia a educación e información ambiental, gestión ambiental, servicios y seguridad, y calidad del agua. La Bandera Azul se concede para una sola temporada y el galardón lo mantienen mientras se sigan reuniendo los requisitos.

Los municipios y puertos españoles vienen participando y recibiendo gratis todos los materiales y servicios, desde la inscripción y tramitación de su candidatura, los materiales informativos y educativos o la inspección-asesoramiento “in situ”, hasta las propias Banderas Azules y una amplísima difusión nacional e internacional de los resultados, con la garantía de una ONG independiente y sin ánimo de lucro.

Por otra parte, no se pueden olvidar los beneficios intangibles en términos de prestigio/notoriedad y difusión mediática de la marca Bandera Azul a nivel nacional e internacional, que son imposibles de cuantificar y que no admiten comparación alguna con los efectos, potenciales o probados, derivados de cualquier otro sello, etiqueta, galardón o certificación de playas, puertos deportivos o embarcaciones.

Actualmente, en el archipiélago canario, la iniciativa Bandera Azul se gestiona en colaboración con la Consejería de Sanidad del Gobierno de Canarias, a través de la Dirección General de Salud Pública del Servicio Canario de la Salud. De esta forma, las Banderas Azules en Canarias cumplen la normativa ambiental y ofrecen la garantía de que los puertos galardonados disponen de infraestructuras sanitarias y de seguridad adecuados.

a. Criterios para la Bandera Azul en los puertos.

- 1. Deben exponer información ambiental a los usuarios, en los puertos deportivos, sobre las zonas marítimas y espacios natural cercanos.**

El objetivo de este criterio es asegurarse de que se informa y educa adecuadamente a los usuarios del puerto acerca de los ecosistemas y zonas sensibles cercanos al puerto y de animarles a aprender acerca de dicho entorno y para actuar y relacionarse con él de forma responsable. Las zonas marinas sensibles cercanas son aquellas zonas costeras o fluviales a las que

se llegue con facilidad por barco (hasta aquella distancia navegada como media por los usuarios del puerto).

Se deben incluir detalles sobre las áreas marinas sensibles que se deban evitar cuando se navegue o amarre en ellos.

Si no hay espacios naturales sensibles cercanos, se debe incluir en el panel, información general sobre los ecosistemas del entorno del puerto.

En casos excepcionales, puede ser que la fragilidad de ciertos espacios naturales no aconseje la concesión de este tipo de galardón, ya que la afluencia de un número mayor de visitantes podría poner en peligro el hábitat o la fauna y flora.

2. El código de conducta ambiental debe estar expuesto en el puerto.

El código de conducta ambiental debe abordar, al menos, los siguientes aspectos:

- Utilización de las instalaciones para la recogida selectiva y residuos peligrosos, residuos oleosos, etc.
- Utilización de las instalaciones receptoras de reciclado de residuos, contenedores de basura y papeleras.
- Respeto de los espacios naturales protegidos vulnerables y de las áreas marinas protegidas donde está prohibido navegar y/o anclar.
- Utilización de las zonas de reparación y lavado, de acuerdo con las normas establecidas. • Prohibición de vertidos de basuras, aguas de sentinas, etc. en el puerto, mar o a lo largo de la costa.

- Utilización del sistema de recogida de aguas fecales de embarcaciones en el puerto

3. Información sobre los criterios de concesión de la Bandera Azul al puerto deportivo.

La explicación de la esencia de cada una de las cuatro categorías en las que se agrupan los criterios de Bandera Azul, debe figurar en el Panel de información con que debe contar el puerto. Sin embargo, se recomienda también exponer la lista completa de dichos criterios. La información debe incluir también, quién desarrolla el Programa Bandera Azul (FEE) y justificar que ese puerto deportivo opte y obtenga una Bandera Azul.

4. El puerto deportivo tiene la responsabilidad de ofrecer, al menos, 3 actividades de educación ambiental dirigidas a su personal y a sus usuarios.

Estas actividades en educación ambiental contribuyen a los fines de Bandera Azul:

- Incrementando el grado de conciencia ambiental y de cuidado del entorno acuático, por parte de los usuarios del puerto deportivo y de la población local en general.
- Formando al personal y los proveedores del puerto, así como a otros servicios relacionados con el turismo, en temas y buenas prácticas ambientales.
- Fomentando entre los distintos intereses locales la participación y cooperación en la planificación y gestión de la zona litoral (ICCM). Promoviendo la sostenibilidad de las actividades recreativas y turísticas locales.

- Facilitando el intercambio de ideas y esfuerzos entre el Programa Bandera Azul y otros programas de la FEE (Ecoescuelas, Jóvenes Reporteros del Medio Ambiente (YRE) y Llave Verde (Green Key).

Las actividades que se planifiquen para la próxima temporada de baño deben ser incluidas en el dossier de candidatura, así como la información sobre las actividades que se llevaron a cabo durante el año anterior, en caso de que el puerto tuviera la Bandera Azul.

5. El puerto deportivo ofrece la Bandera Azul de embarcaciones.

La Bandera Azul para patrones de embarcaciones es una Bandera Azul que se ofrece a los patrones de embarcaciones que se comprometen a respetar un Código de conducta ambiental en el mar y en el puerto, que se les proporciona, en forma de Diploma, junto con la Bandera Azul.

El contenido exacto del código de conducta ambiental puede variar, dependiendo de cada país. Sin embargo, todos ellos, como mínimo, incluyen los siguientes aspectos:

- No tirar basura al mar o a lo largo de la costa.
- No verter aguas fecales al mar, en aguas costeras o en áreas sensibles.
- Utilizar a bordo el tanque de recogida de las aguas fecales.
- No verter residuos tóxicos o venenosos (carburantes, pinturas, pilas usadas, productos de limpieza, etc.) al mar. Depositando estos productos en los contenedores específicos del puerto deportivo.
- Promocionar y utilizar los contenedores de recogida selectiva (vidrio, papel, plásticos, aceite, baterías, etc.)

- Utilizar productos ecológicos en las pinturas, barnices, anti-foulings, decapantes, detergentes, etc.
 - Informar inmediatamente de la contaminación u otras infracciones de la normativa ambiental a las autoridades.
 - No pescar en las zonas donde la pesca está prohibida y respetar las artes de pesca permitidas, las temporadas de vedas, las especies protegidas y los tamaños mínimos establecidos para los inmaduros.
 - Proteger la flora y fauna marina; esto incluye que no molestaré a los pájaros en su época de cría o a los mamíferos marinos.
 - Respetar los espacios naturales protegidos o vulnerables.
 - Evitar dañar el fondo del mar y fondear únicamente en fondos arenosos o rocosos.
 - Evitar artes y aparejos de pesca prohibidos o perjudiciales para el entorno.
 - Ser respetuoso y considerado con otras personas y con el medioambiente.
 - No comprar o usar objetos hechos con especies protegidas o procedentes de pecios (barcos hundidos) o restos arqueológicos submarinos.
 - Animar a otros navegantes a cuidar el medio ambiente.
- 6. Se tiene que elaborar un plan y una política ambiental en el puerto deportivo. Dicho plan debe incluir referencias al agua, residuos y consumo de energía, seguridad y salud, así como, el uso de productos ecológicos cuando estén disponibles:**

Los puertos deportivos que participan en el Programa Bandera Azul son de muy diferente tamaño y capacidad. La conformidad con este criterio puede desarrollarse de dos maneras:

- Mediante el “Cuaderno de Bitácora ambiental”, en el que deben enumerarse, los objetivos ambientales del puerto deportivo Bandera Azul.
- Se debe aportar el certificado válido, en el caso en que el puerto ya haya sido certificado mediante un sistema internacional, o la documentación que se esté tramitando en el momento en que se solicita la Bandera Azul.

7. Contenedores para la recogida selectiva distintos residuos peligrosos (pinturas, disolventes, anti-foulin, pilas, aceite usado, bengalas...). Los residuos serán trasladados y tratados por una empresa autorizada.

Las instalaciones receptoras para residuos peligrosos deben estar preparadas para la recogida selectiva en depósitos diferenciados e identificados de forma apropiada, para los distintos tipos de residuos peligrosos.

Se deben poder recoger selectivamente, al menos, tres tipos diferentes de residuos peligrosos. Las instalaciones receptoras para residuos peligrosos deben ser seguras y mantenerse limpias, estar separadas de otras instalaciones y no representar un peligro para los niños.

Las instalaciones receptoras de aceites usados deben ser preferentemente instalaciones o dispositivos móviles, que se puedan trasladar. Sólo empresas de transporte autorizadas deben transportar los residuos peligrosos a dichas instalaciones autorizadas. Se debe asegurar que la recogida, clasificación, depósito y destino final de los residuos es correcta y que el puerto deportivo

cumple con los estándares exigidos y los planes de gestión de residuos nacionales o internacionales (Ley 22/2011 de Residuos y Directiva Europea 2008/98/CE).

8. El puerto deportivo debe contar con instalaciones para la recogida y reciclaje de residuos, tales como: botellas, latas, papel, plástico, materia orgánica, etc.

Las papeleras y/o contenedores de basuras deben ser funcionales y mantenerse en buen estado. Si es posible se recomienda que las papeleras estén construidas con materiales reciclados o ecológicos. La obligación del puerto deportivo que recibe la Bandera Azul es asegurarse de que sus basuras se tratan apropiadamente

Sólo empresas de transportes autorizadas deben transportar la basura a las instalaciones autorizadas para su tratamiento. Así mismo el puerto deportivo debe cumplir con los estándares y Planes de gestión de residuos nacionales o internacionales (en Europa de acuerdo con la Directiva Europea 2008/98/CE).

9. El puerto debe contar con instalaciones para bombeo de agua de sentina.

Las instalaciones de achique de sentinas deben separar el agua y los residuos de hidrocarburos en las aguas de sentina oleaginosas.

Las instalaciones de achique de sentina pueden estar presentes en el puerto deportivo o muy próximo a éste, y deben ser fácilmente accesibles para todos los usuarios.

10. El puerto tendrá sistemas para el bombeo de aguas fecales de las embarcaciones.

La instalación para la recogida de las aguas fecales residuales de embarcaciones puede consistir en una estación fija de bombeo de dichas aguas residuales, una instalación móvil o un camión adaptado con un dispositivo de bombeo adecuado. La instalación, cuyo sea su tipo, debe estar de acuerdo con la legislación nacional

11. Todos los equipos y los edificios deben estar en buen estado y conformes a la legislación nacional. El puerto deportivo debe estar bien integrado, tanto en su entorno natural como construido.

El puerto deportivo (incluyendo el equipamiento y los edificios) debe mantenerse en buen estado y conforme a la legislación nacional. El puerto debe contar con todos los permisos necesarios para funcionar como un puerto deportivo.

Si se construye un puerto deportivo con más de 500 amarres después del año 2000, o bien, un puerto deportivo ya existente se amplía con más de 250 amarres, debe realizarse una Evaluación de Impacto Ambiental. No debe existir en el puerto, en sus aguas o en los alrededores del puerto, contaminación alguna procedente de edificios o instalaciones. Dichas obras deben comunicar

12. Instalaciones sanitarias adecuadas, limpias y bien señalizadas, incluyendo cuarto de lavandería y agua potable. El tratamiento de aguas residuales controladas, deberá realizarse mediante un procedimiento y una planta autorizados.

Las instalaciones sanitarias deben mantenerse en buen estado, limpias y de acuerdo con la legislación nacional, y deben estar conectadas con un sistema de tratamiento de aguas residuales autorizado; dicho sistema, en la Unión Europea, debe ser conforme con la Directiva sobre Tratamiento de las Aguas Residuales Urbanas.

- 13. Si el puerto deportivo cuenta con una zona de reparación o lavado de embarcaciones, ningún tipo de contaminante debe entrar en el sistema de aguas residuales, en el puerto deportivo, sus aguas o en el espacio natural circundante.**

Un puerto deportivo con una zona de reparación o lavado de embarcaciones debe cumplir los estándares o niveles y las normas de la legislación internacional o nacional, independientemente de quien sea el responsable de su gestión. Debe evitarse una contaminación acústica elevada producto de las reparaciones.

- 14. Promoción del transporte sostenible.**

El puerto deportivo debe fomentar el uso del transporte sostenible desde y hasta el puerto deportivo. Si hay más de dos kilómetros hasta la población más cercana, debe existir un transporte público entre el puerto deportivo y dicha población.

- 15. Prohibición de aparcar o conducir en el puerto deportivo, excepto en las zonas especificadas designadas.**

Se debe evitar conducir y aparcar dentro del puerto deportivo. El uso de los vehículos a motor debe reemplazarse, en toda la medida posible, por el uso del transporte sostenible (transporte público, bicicletas, etc. Si se puede conducir o aparcar dentro del puerto deportivo, sólo podrá realizarse en áreas específicas designadas

- 16. Tener bien señalizado el equipamiento de salvamento y socorrismo de primeros auxilios y conraincendios. Estos equipamientos deben estar aprobados por las autoridades nacionales competentes.**

Este criterio está dirigido a temas de seguridad, tanto en el puerto como en la gestión del mismo. La prevención de accidentes es un indicador o parámetro

de seguridad. También se recomienda que el puerto realice un control sistemático en materia de seguridad, por ejemplo, sobre la ubicación de los barcos en relación a cómo podría expandirse el fuego, etc.

17. Se debe encontrar expuesto el plan de emergencia para casos de contaminación, fuego u otros accidentes que se puedan producir en el puerto deportivo.

Si ocurre un accidente en un puerto éste debe contar con medios y planes de emergencia para abordarlo.

El plan de emergencia puede ser específico para este puerto o puede formar parte de un plan de emergencia regional, municipal o de un puerto más amplio. Las autoridades relevantes (Autoridades locales; bomberos; Cruz Roja; Protección Civil; etc.) deben aprobar el plan de emergencia correspondiente. Dicho plan de emergencia debe incluir, al menos:

- Identificación de las personas a contactar en caso de accidente.
- Implicación y papel de los distintos sectores administrativos y de otras personas, cuya intervención se considere necesaria.
- Procedimientos para una eficaz evacuación y protección de los usuarios.
- Procedimientos de información y advertencia al público.

18. La información sobre el plan preventivo de seguridad debe estar expuesta en el puerto deportivo.

La información general sobre precauciones de seguridad debe exhibirse en el lugar más accesible en el puerto deportivo, por ejemplo, en el Panel informativo. Estas precauciones de seguridad deben incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- Información sobre dónde se encuentran los teléfonos, los equipos de primeros auxilios y contra incendios.
- Información sobre cómo utilizar los equipos mencionados (si es necesario).
- Detalles sobre cómo advertir a otras personas sobre situaciones inseguras.
- Información sobre el correcto depósito de residuos inflamables y/o peligrosos.
- Indicación de cómo llenar los depósitos de combustible y de hacerlo sólo en gasolineras.
- Prohibición de fuegos artificiales en el puerto deportivo (excepto si existe una zona designada y con permiso del puerto deportivo).
- Prohibición de nadar en el puerto deportivo.
- Señalización de los riesgos de seguridad (por ejemplo, muelles desprotegidos).
- Información sobre con quién contactar para obtener más información relacionada con la seguridad en el puerto deportivo.
- Información sobre los números de teléfonos de emergencia (policía, bomberos, ambulancia, dirección del puerto).

19. El suministro de agua y electricidad disponibles en las instalaciones o amarres deben estar aprobados, de acuerdo con la legislación nacional.

Debe existir agua y electricidad a disposición de las embarcaciones. Las instalaciones no deben estar a más de 25 metros de los amarres (excepto para las embarcaciones que no utilicen electricidad).

20. Instalaciones adaptadas para personas con discapacidad.

Las instalaciones para personas en situación de discapacidad en un puerto deportivo deben incluir, al menos:

- Acceso para personas en situación de discapacidad en el puerto deportivo y alrededores (incluyendo los pantalanes).
- Aparcamientos reservados y señalizados para personas en situación de discapacidad.
- Acceso a las instalaciones sanitarias adaptadas (váter y, en lo posible, ducha y vestuario). Otras instalaciones adaptadas y/o accesibles en un puerto deportivo podrían ser:
- Embarcaciones accesibles para personas en situación de discapacidad.
- Acceso a los restaurantes, tiendas y oficinas del puerto deportivo.
- Acceso a las actividades en el puerto deportivo.

21. Debe estar expuesto en el puerto un plano o mapa que indique la situación de sus diferentes instalaciones.

Se debe colocar en el Panel informativo un mapa del puerto que indique la ubicación de todas las instalaciones. Al menos deben indicarse en dicho mapa las siguientes instalaciones:

- Instalaciones receptoras de residuos oleosos y de residuos peligrosos.

- Instalaciones y contenedores para recogida selectiva y reciclaje posterior de residuos.
- Instalaciones receptoras o de achique de tanques de aguas residuales.
- Instalaciones receptoras o de achique de agua de sentinas.
- Equipamiento de salvamento y socorrismo.
- Equipo contra incendios.
- Equipo de primeros auxilios.
- Instalaciones sanitarias (urinarios, duchas, lavandería, fuentes de agua potable, etc.).
- Gasolinera.
- Zonas de lavado y reparación de embarcaciones.
- Oficinas del puerto deportivo y/o Club.
- Instalaciones adaptadas para personas en situación de discapacidad.
- Zonas de aparcamiento.
- Lugares reservados para embarcaciones transeúntes.
- Transporte público cercano (si su parada está muy cerca del puerto).
- Icono que indique: Usted está aquí.
- Rosa de los vientos o icono que indique el norte en el mapa.

22. Puerto deportivo y agua limpia (sin aceites, basura, agua residual o cualquier otra evidencia de contaminación.

Un puerto deportivo con Bandera Azul posibilita la obtención del “Diploma Bandera Azul par embarcaciones” que promueve ADEAC y la FEE. Para obtenerla hay que cumplir unos requisitos:

1. Hacer un uso responsable de los instrumentos de radio y navegación, no arriesgando la seguridad y/o las embarcaciones
2. Procurar informarse e informar sobre la localización y características de las áreas sensibles, para evitar así que se les causen daños accidentalmente.
3. Defender activamente la conservación de la vida del mar.
4. No dañar los fondos marinos fondeado en zonas sensibles o donde pueda interferir con las actividades o equipamiento de los pescadores y mariscadores.
5. No adquirir ni utilizar objetos fabricados a partir de especies protegidas.
6. Mantener el mar, la playa y el puerto limpios:
 - No arrojando ningún material plástico ni otro tipo de basuras al mar o la playa.
 - No vertiendo o dejando escapar líquidos nocivos o tóxicos, o cualquier otra sustancia dañina dentro del mar.
 - Promover y utilizar la recogida selectiva / reciclado de residuos sólidos en el puerto

7. Utilizar, siempre que sea posible, productos que no sean agresivos contra el medio ambiente (pinturas, barnices, anti-fouling, quita pinturas, detergentes, etc.) y depositar los recipientes en los contenedores adecuados para residuos contaminantes, favoreciendo su reciclado o tratamiento.
8. Denunciar ante las autoridades competentes cualquier atentado a la legislación marina del que tenga conocimiento.
9. Participar en una gestión ambientalmente responsable del puerto deportivo, cumplimiento de la Legislación litoral y ambiental, ahorro de agua y energía, implantación de sistemas de gestión ambiental, etc.
10. Provocar que su comportamiento en la vida cotidiana, en el hogar, el trabajo y la Comunidad social sea tan responsable ambientalmente como en el mar

6. PUERTOS DEPORTIVOS EN CANARIAS

6.1. Principales puertos deportivos de las islas:



6.1.1. Puerto Deportivo Pasito Blanco (Gran Canaria)



Pasito Blanco se encuentra a 2 kilómetros de San Bartolomé de Tirajana, Gran Canaria. Cuenta con 381 atraques para barcos desde 6 metros hasta 40 metros de eslora. Este puerto está provisto de duchas, servicios (WC), parking, gasolinera, agua potable, conexión eléctrica, botiquín, recogida de basuras y residuos, vigilancia, información meteorológica, escuela de vela, varadero y grúa.

El puerto deportivo de Pasito Blanco consiguió renovar la Bandera Azul este año tras 20 años consecutivos.

- Características:

Total amarres	381
Calado bocana	9.0 m
Posición	27°44'6'' N – 15°37'3'' W
Canal VHF	12

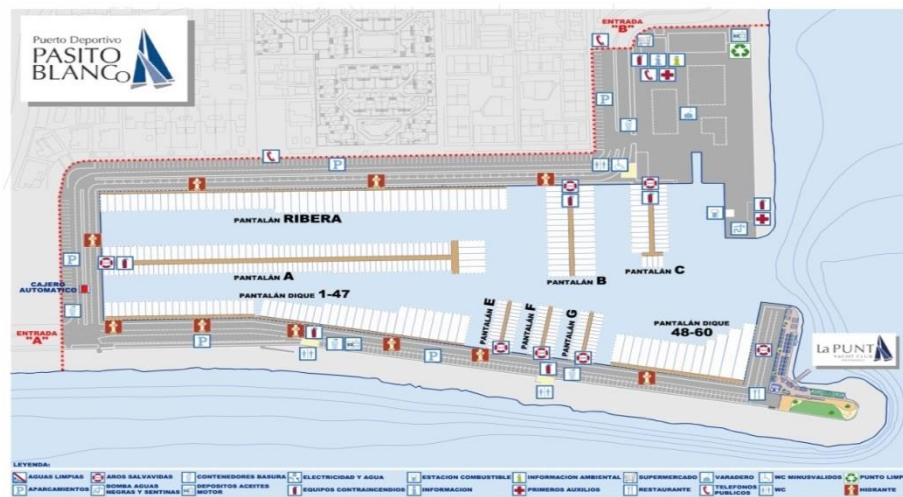


Ilustración 1 Plano puerto Pasito Blanco (Gran Canaria). Fuente: pasitoblanco.com

6.1.2 Puerto deportivo de Puerto Rico (Gran Canaria)



El primer puerto deportivo de las Islas Canarias. Está situado en la localidad turística del mismo nombre, en el suroeste de Gran Canaria El puerto deportivo cuenta con 531 atraques y permite atracar a embarcaciones de hasta 30 metros de eslora. Los servicios de los que cuenta en puerto son bares y restaurantes, correos, astillero, agua potable, conexión eléctrica, gasolinera y duchas.

- Características:

Total Amarres	531
Calado Bocana	9.0 m
Posición	27°46'9'' N – 15°42'7'' W



Ilustración 2 Plano puerto deportivo Puerto Rico (Gran Canaria). Fuente : GOOGLE MAPS

6.1.3. Puerto deportivo de Las Palmas (Gran Canaria)

La dársena deportiva está en fase de ampliación, con lo que dispondrá de un total de 1.130 amarres con un máximo de 50m de eslora. El de Las Palmas es el mayor puerto de las Islas Canarias, situado cerca del centro de la ciudad. Este puerto cuenta con estación de servicios, duchas y aseos, teléfonos públicos, cafetería, mini market, lavandería, servicios de policía y vigilancia.

- **Características:**

Total amarres	827
Calado bocana	8,0 m
Posición	28°08'00'' N – 15°25'00'' W



Ilustración 3 Plano del Puerto deportivo de Las Palmas (Gran Canaria). Fuente: palmaspolrt.com



6.1.4. Puerto Deportivo de Mogán (Gran Canaria)



El muelle deportivo está provisto de 225 atraques con agua, luz y televisión por satélite. Especializado en cruceros atlánticos de más de 12 mts hasta 45mts. Dispone de duchas y aseos, supermercados, restaurantes, bares, centro médico, hotel, taxis, alquiler de coches, correos, teléfonos públicos e información meteorológica. El puerto también cuenta con actividades náuticas: pesca deportiva, motos de agua, submarinismo turístico y parascending (un deporte en el cual una persona usa un paracaídas y se eleva en el aire, siendo remolcado por un vehículo hacia el viento y luego desciende en paracaídas)

El municipio de Mogán ha conseguido la renovación de la bandera azul del Puerto de Mogán, que conquistó hace unos veintisiete años en la modalidad de puerto deportivo.

- Características:

Total Amarres	226
Calado Bocana	9.0 m
Posición	27°49'00'' N – 15°45'00'' W

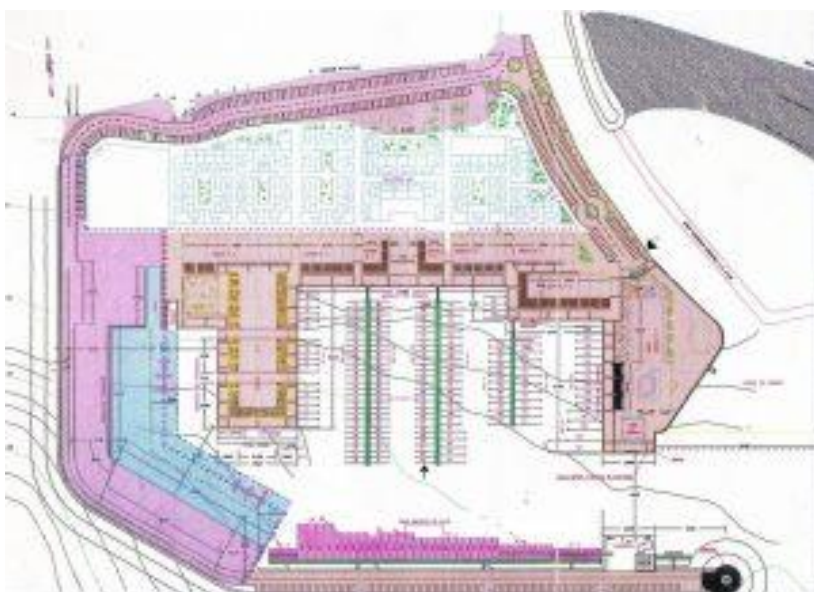


Ilustración 4 Plano Puerto Deportivo de Mogán (Gran Canaria). Fuente: eccyacht.es

6.1.5. Puerto deportivo El Castillo (Fuerteventura)



El puerto deportivo del Castillo, en Caleta de Fuste, emplazado en la costa este de la isla. Dispone de 110 amarres con un calado máximo de cinco metros y está preparado para acoger embarcaciones de hasta 16 metros de eslora. El puerto deportivo del Castillo tiene duchas y aseos a disposición de sus usuarios, así como de varadero y una grúa que permiten sacar el barco a tierra para llevar a cabo las labores de mantenimiento que sean necesarias. También cuenta con ayuda en amarre y vigilancia durante las 24 horas, gasolinera, conexión eléctrica y agua potable.

- Características:

Total amarres	110
Calado Bocana	5.0 m
Posición	28°23'00'' N – 13°51'00'' W
Canal VHF	9





6.1.6. Marina Rubicón (Lanzarote)

Se encuentra ubicado entre las playas de Papagayo y Playa Blanca, al suroeste de la isla. Sus pantalanes tienen capacidad para 487 barcos de hasta 70 metros de eslora y disponen de agua dulce, electricidad e Internet. En la marina se puede encontrar un varadero para el equipamiento y mantenimiento de los barcos. La Marina Rubicón es un puerto de lujo que tiene un calado de 4,5 metros en bajamar.

- **Características:**

Total Amarres	487
Calado Bocana	4.5 m
Posición	28° 51' 44,36" N - 13° 49' 0,59" W



Ilustración 6 Plano Marina Rubicón (Lanzarote). Fuente: datosdelanzarote.com



6.1.7. Puerto (Lanzarote)

Calero



Puerto Calero

Puerto Calero se encuentra en el suroeste de la isla. Cuenta con todos los servicios necesarios para una embarcación y sus navegantes, desde almacenes y reparaciones navales hasta internet. Dispone de 446 amarres que dan cabida a barcos con esloras desde los ocho hasta los 75 metros y 'travelift' de 100 toneladas de capacidad. Ofrece taquillas y vigilancia durante las 24 horas, junto a duchas, gasolinera, botiquín, recogida de basuras y residuos, e información meteorológica.

Puerto Calero ha conseguido, durante 21 años seguidos, ser galardonado con la Bandera Azul.

- Características:

Total Amarres	420
Calado Bocana	7.0m
Posición	28°55'00'' N – 13°42'00'' W
Canal VHF	9



Ilustración 7 Plano Puerto Calero (Lanzarote). Fuente: datosdelanzarote.com



6.1.8. Puerto deportivo La Galera (Tenerife)

Situado en la costa de Candelaria, en el este de Tenerife, el puerto deportivo La Galera ofrece 170 amarres que permiten un máximo de 20 metros de eslora. Los barcos atracados en esta marina se benefician de los servicios de grúas y limpieza de barcos que hay disponibles en el propio muelle. Cada pantalán dispone también de agua dulce y electricidad. El calado en bajamar en este puerto es de cinco metros.

- Características:

Total Amarres	170
Calado Bocana	5.0 m
Posición	28°22'00'' N – 16°21'00'' W

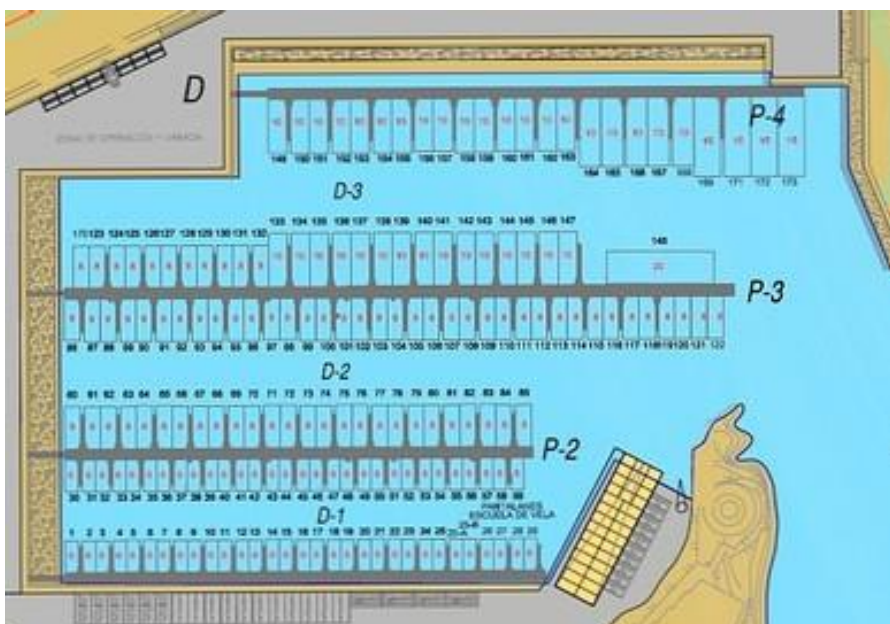


Ilustración 8 Plano Puerto deportivo La Galera (Tenerife). Fuente : surcando.com



6.1.9. Marina de Los Gigantes (Tenerife)



El puerto deportivo Marina de los Gigantes es un pequeño puerto que se encuentra junto a los acantilados de Los Gigantes, en el oeste de la isla de Tenerife. El puerto dispone de 368 atraques repartidos en cinco pantalanes con agua dulce y electricidad, además de una estación de servicio y mecánica en el propio muelle. También cuenta con conexión eléctrica y vigilancia las 24h.

La Marina de Los Gigantes ha sido galardonada este año con la Bandera Azul por sus servicios y prestaciones.

- Características:

Total amarres	368
Calado Bocana	6.0 m
Posición	28°14'07'' N – 16°50'00'W

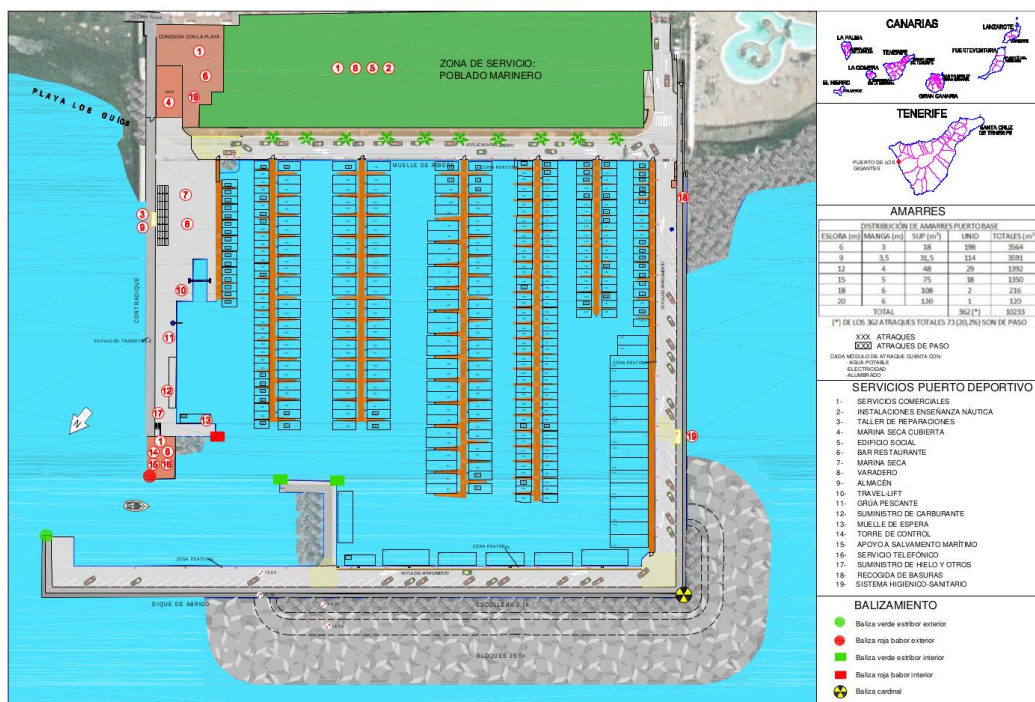


Ilustración 9 Plano Marina de Los Gigantes (Tenerife). Fuente: puertolosgigantes.com

6.1.10. Puerto deportivo San Miguel de Abona (Tenerife)

El puerto deportivo San Miguel de Abona, en el sur de Tenerife, cuenta con 344 amarres que permiten una eslora máxima de 40 metros. El muelle dispone de grúa y 'travelift' de 60 toneladas, así como de servicios mecánicos, velería y repuestos. El calado en bajamar es de cinco metros y tanto la gasolinera como la vigilancia funcionan las 24 horas del día. Además, está equipado con agua potable, conexión eléctrica, información meteorológica, conexión a internet y parking.

- Características:

Total Amarres	344
Calado Bocana	5.0 m
Posición	28°01'10'' N – 16°36'53'' W

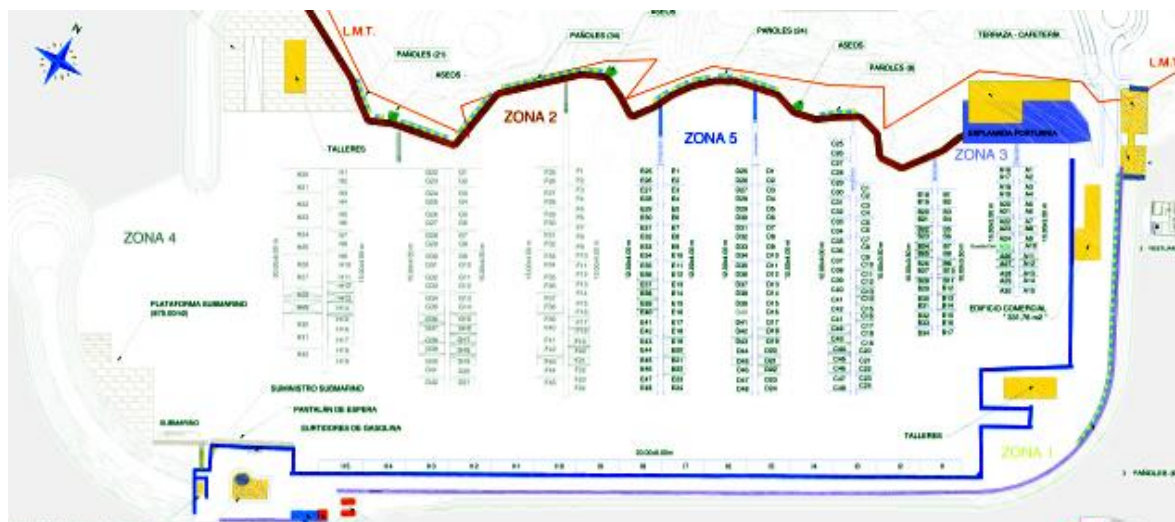


Ilustración 10 Plano Puerto deportivo San Miguel de Abona (Tenerife). Fuente: amarillamarina.com

6.1.11. Puerto deportivo Las Galletas, marina del sur (Tenerife)



En el pueblo pesquero de Las Galletas, en el sur de Tenerife, se encuentra el puerto deportivo Marina del Sur. Tiene capacidad para embarcaciones de hasta 20 metros de eslora y 176 amarres disponibles, con conexión eléctrica y agua potable. Cuenta con aseos y duchas para sus clientes, así como servicios de vigilancia durante las 24 horas del día y de primeros auxilios. El calado de este puerto deportivo es de siete metros en pleamar y dos metros en bajamar.

- Características:

Total Amarres	176
Posición	28°00'25'' N – 16°39'40'' W
Canal VHF	9
Calado Bocana	5.0m

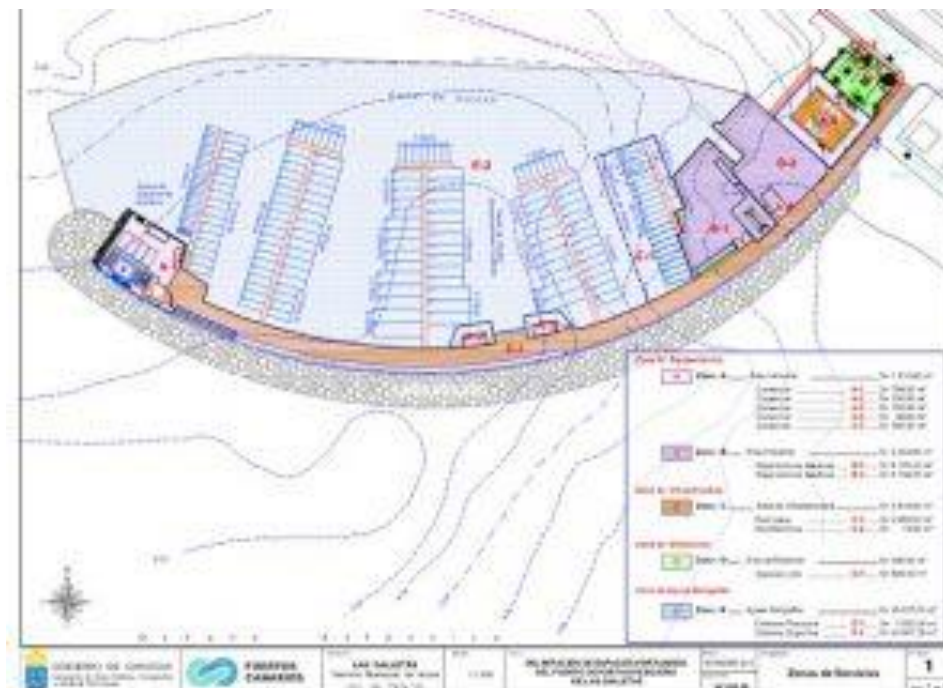
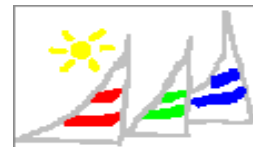


Ilustración 11 Plano Puerto deportivo Las Galletas, marina del sur (Tenerife). Fuente: pantalan-es-flotantes.es



6.1.12. Puerto deportivo de Radazul (Tenerife)

Situado en el este de la isla de Tenerife. El puerto dispone de 360 metros de atraque en muelle y otros 700 metros en pantalanes, en los que se reparten sus 200 amarres. Entre los servicios que ofrece se encuentra la grúa fija y la rampa de seis metros de anchura, que permiten sacar la embarcación a tierra para realizarle el mantenimiento que pueda necesitar. El calado máximo es de 3,90 metros en bajamar y seis metros en pleamar.

- **Características:**

Total Amarres	200
Calado Bocana	3.0m
Posición	28°24'00'' N – 16°19'00'' W



Ilustración 12 Plano Puerto deportivo de Radazul (Tenerife). Fuente: GOOGLE MAPS

6.2. Caso Práctico.

A continuación, en relación con lo expuesto anteriormente sobre Banderas Azules en Puertos Deportivos, se va a estudiar un caso en específico de un puerto deportivo, el cual está llevando a cabo cambios y mejoras en las infraestructuras y su administración para conseguir el galardón de la Bandera Azul.

6.2.1. Puerto Colón.



6.2.1.1. El velero Shogun

La razón por escoger este puerto en concreto, se debe a que estuve trabajando en él durante 6 meses, mientras llevaba a cabo mis prácticas profesionales, embarcado en el velero llamado Shogun.

El Shogun es un auténtico velero oriental (1978), completamente construido en madera noble de Teca, para el uso

privado de un Jeque Árabe, y remodelado en 2008 para el uso turístico. Está en posesión de la bandera amarilla con el distintivo barco azul, que garantiza el avistamiento de ballenas y delfines con las máximas garantías para estos.

Las actividades llevadas a cabo en el Shogun eran los avistamos de cetáceos tales como: Calderones Tropicales, y Delfines Mulares, junto a otras especies migratorias como: Rorcuales, Cachalotes, Orcas, Zifios, Delfín Moteado, Delfín Común o el Delfín de Diente Rugoso.

Shogun	
Eslora	26m
Manga	8m
Fecha de construcción	1978
Fecha de Renovación	2008
Capacidad máxima	144 personas
Tripulantes Capitán Jefe de máquinas 2 marineros 1 camarógrafo 1 guía	6 personas

Para el avistamiento de cetáceos es necesaria la obtención de la bandera de barco azul:



Ilustración 13 Bandera Azul para embarcaciones. Fuente: bigsmilecharters.com

La normativa, sobre las medidas a llevar a cabo cuando se hace un avistamiento, viene recogida en el Decreto 178/2000, de 6 de Septiembre; capítulo IV; Artículo 13: infracciones y sanciones:

- 1 Conforme a lo dispuesto en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, queda prohibida, y por tanto será considerada infracción administrativa, la acción consistente en dar muerte, dañar, molestar o inquietar intencionadamente a los cetáceos.
- 2 En atención a lo señalado en el apartado precedente, y en base a las previsiones contenidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se especifican como conductas capaces de dar muerte, dañar, molestar o inquietar a los cetáceos, al objeto de contribuir a la más correcta identificación de la infracción administrativa contemplada en el apartado anterior, las siguientes:
 - Realizar maniobras de aproximación a menos de 60 metros de un cetáceo o grupo de cetáceos.

- Estando parado, poner el motor en marcha o dar marcha atrás cuando se esté a menos de 0,3 cables (60 metros) de un cetáceo o grupo de cetáceos.
- Modificar el rumbo o aumentar la velocidad mientras se navega acompañado de delfines que se hallen a una distancia inferior a 0,3 cables (60 metros).
- Producir ruidos o sonidos estridentes en un radio de 2,7 cables (500 metros) de los cetáceos.
- Practicar la observación aérea a motor de cetáceos a una distancia inferior a 1.500 pies (500 metros) en vertical o 2,7 cables en horizontal.
- Practicar la observación desde motos acuáticas a una distancia inferior a 2,7 cables (500 metros) de los cetáceos.
- Interceptar la trayectoria de natación de los cetáceos, navegar en círculos en torno a ellos, perseguirlos, dispersarlos, entrar en contacto físico, utilizar cualquier método para la atracción o repulsión, así como arrojar al mar alimentos, desperdicios o cualquier tipo de residuo sólido o líquido que pueda resultar perjudicial, en un radio de 2,7 cables (500 metros) de éstos.
- Navegar a una velocidad superior a 4 nudos o a la del animal más lento del grupo en un radio inferior a 2,7 cables (500 metros) del cetáceo o grupo de cetáceos.
- Navegar en un radio inferior a 0,5 cables (100 metros) de un cetáceo o grupo de cetáceos cuando ya estén presentes dos embarcaciones en dicho radio.
- Navegar en un radio inferior a 2,7 cables (500 metros) de un cetáceo o grupo de cetáceos cuando ya estén presentes tres embarcaciones en dicho radio.

- Nadar o bucear en un radio inferior a los 2,7 cables (500 metros) de un cetáceo o grupo de cetáceos.
- Aproximarse perpendicularmente a la trayectoria de natación de los cetáceos, o por el frente o por detrás en un ángulo inferior a 30 de la dirección de natación en un radio de 1.500 pies (500 metros).
- Permanecer más de 30 minutos a menos de 0,5 cables (100 metros) de un cetáceo o grupo de cetáceos.

3. La competencia para incoar, instruir y resolver los procedimientos sancionadores por la comisión de las infracciones contempladas en los apartados precedentes corresponderá a la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, siendo de aplicación el régimen sancionador contemplado en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres.
4. Por su parte, la transgresión de la legislación turística, de transportes y de prevención de impacto ecológico, y en particular, el ejercicio de la actividad turística de observación de cetáceos careciendo de la autorización turística pertinente, de un guía de turismo sectorial a bordo y del distintivo "Barco Azul/Blue Boat", dará lugar a responsabilidad administrativa y a las sanciones que procedan conforme a la legislación turística, de transportes y de prevención de impacto ecológico vigente.
5. El incumplimiento de las condiciones de índole ambiental impuestas por la Declaración de Impacto Ecológico para la ejecución de la actividad turística de observación de cetáceos, llevará aparejada la suspensión de la ejecución de la actividad, de acuerdo con lo establecido por la legislación de prevención de impacto ecológico, sin perjuicio de la sanción que en su caso pueda corresponder.

6. Serán responsables por la comisión de infracción administrativa todas aquellas personas físicas o jurídicas que infrinjan lo prevenido en la legislación vigente, aun a título de simple inobservancia, y en particular por la comisión de las conductas especificadas en el apartado 2 del presente artículo.
7. El ejercicio de la potestad sancionadora en materia medioambiental, turística y de transportes se ajustará por lo demás a lo dispuesto en la legislación general del procedimiento administrativo común, y demás normativa de aplicación.

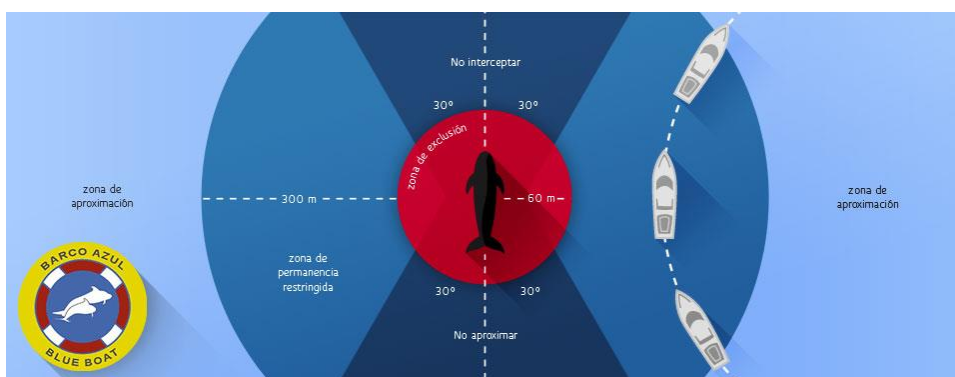


Ilustración 14 Representación maniobra aproximación. Fuente: webtenerife.com

6.2.1.2. El Puerto

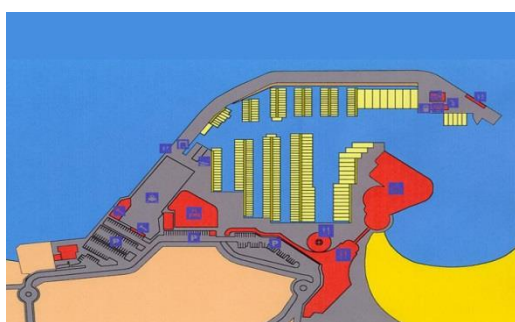


Ilustración 15 Plano Puerto Colón (Tenerife)

Fuente: gobiernodecanarias.org

El puerto se encuentra ubicado en el sur de Tenerife, en Costa Adeje. Protegido por un dique curvo y con un calado máximo en la bocana, con bajamar, de 2 metros. Cuenta con 355 amarres para 320 barcos, de los cuales el 75% son amarres privados, y el resto son concesiones a aquellos barcos que

cumplan los requisitos (tener las licencias y seguros al día). Parte de estos atraques son en seco y se almacenan unos encima de otros.

- **Características:**

Total Amarres	355
Calado Bocana	2.0 m
Posición	28°04'07'' N – 16°44'20'' W
Canal VHF	9

Este puerto es utilizado por varias empresas dedicadas al turismo, por encontrarse en una zona orientada principalmente a dicho sector. Estas empresas hacen viajes por la costa del sur de Tenerife mientras van en busca de avistamiento de cetáceos, principalmente ballenas piloto, las cuales son una especie protegida. Por esto las embarcaciones que hacen este tipo de tours deben tener un permiso especial. Este tipo de actividades, junto a los paseos en moto de agua y submarino, deben acogerse al reglamento de la bandera azul.

Varios ejemplos de sus obligaciones (principalmente las que teníamos que llevar a cabo en el buque en el que me encontraba haciendo mis prácticas) eran:

- Existía una actividad que consistía en dar de alimentar a las gaviotas salvajes, mientras nos encontrábamos fondeados en barranco de Masca. Con la nueva directiva, esta actividad se prohibió para evitar que las gaviotas se acostumbrasen a ser alimentadas y no valerse por sí mismas.

En la zona portuaria, además, se encuentra una estación de combustible en la cual, las embarcaciones y los vehículos terrestres, pueden repostar. Dentro de la zona portuaria de Puerto Colón, hay un centro comercial apartamentos y un club náutico. Junto a esto, también una playa y un parking, tanto una parte privada para los usuarios del puerto como otra pública para uso de cualquier persona ajena al puerto.



Ilustración 16 Foto aérea Puerto Colón. Fuente: booking.com

Los pantalanes se encuentran cerrados y controlados las 24 horas y los 7 días de la semana, por vigilantes cualificados, cámaras en todo el recinto y alarmas en los centros de trabajo, conectadas con una central receptora de la policía. También cuenta con servicio de reparación en su propio varadero, con servicio de grúa y rampa, para facilitar la salida de los barcos del agua.



Ilustración 17 y 18. Grúa y rampa Puerto Colón. Fuente: autor

Si se quiere llevar a cabo un cambio de aceite, está totalmente prohibido hacerlo en el agua, para ello deberá llevar el barco a varadero para poder proceder al cambio de aceite evitando lo máximo posible la aparición de

derrames en el agua. Y si por algún fallo se produce un derrame en el agua, el puerto cuenta con barreras protectoras para controlarlo y evitar que avancen y acaben dañando el ecosistema.



Ilustración 19: Varadero Puerto Colón. Fuente: autor

En el puerto se lleva a cabo un programa de reciclaje en el que se separan principalmente en dos grupos:

- Los residuos que recoge una empresa privada.
- Los que se encarga el ayuntamiento de recogerlos.

En el primer grupo se separan los envases usados y contaminados, el aceite usado, los filtros del aceite y los utensilios de limpieza y motores. La empresa encargada es Auxiliar De Medio Ambiente Regional S.L.

Esta empresa se encarga de la recogida y gestión de aceites y derivados usados. La gestión de aceites industriales usados está regulada por el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, y la posterior modificación de su Anexo III por la Orden ARM/795/2011, de 31 de marzo.

Por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Por el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos.

Por el Real Decreto 367/2010 de 26 de marzo, de modificación de diversos reglamentos del área de medio ambiente para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas

leyes para su adaptación a la Ley de libre acceso a actividades de servicios y su ejercicio.

Los residuos de los que se encarga el ayuntamiento son: el cristal, los plásticos, el papel y los residuos orgánicos. Adeje es uno de los municipios de Tenerife que más residuos genera (entre 145 toneladas de basura diariamente).

El ayuntamiento está llevando a cabo una mejora en la recogida de la basura, que incorporará 23 nuevos vehículos: 13 camiones recolectores (dos de ellos preparados para recoger por ambos lados de la calle) y 10 unidades de uso variado.

La nueva flota se suma a los 16 vehículos, cuatro barredoras y dos hidrolimpiadoras. Además, se colocarán más de 500 contenedores de tres metros cúbicos. Los contenedores estarán geo-localizados, por lo que cualquier persona sabrá dónde se encuentran los contenedores más cercanos.

6.2.1.3. Bandera azul en puerto Colón

En cuanto a las medias con respecto a la protección de la fauna, añadiendo lo anteriormente dicho de los cetáceos y de no alimentar a la fauna salvaje, el puerto se dedica a la recogida de animales, que aparecen por la zona portuaria (como tortugas o pardelas), y avisa a autoridades medioambientales del Cabildo.

Este se encarga de recoger estos animales y, dependiendo de las condiciones en las que se encuentre, se le lleva al veterinario para hacerle pruebas o ayudarlo en lo que necesite, o se le reintroduce en el hábitat, en una zona alejada en la cual esté fuera de peligro.



Ilustración 20 Tortuga marina



Ilustración 21 Pardela

Otro de los objetivos generales, de la Bandera Azul en el puerto, es la promoción de los espacios portuarios como zonas sostenibles, en combinación y convivencia con la actividad humana y el cuidado del entorno natural.

- Objetivos específicos:

- Fomentar la figura de puertos deportivos sostenibles, a través de una actividad o competición deportiva de mínimo impacto.
- Desarrollar actividades enmarcadas en el tiempo de celebración del evento, dirigidas a la enseñanza y promoción educativa del cuidado medioambiental.
- Concertar instituciones y personas que participen de una iniciativa que promueva la convivencia entre puertos y actividades deportivas sostenibles,
- Concretar a través de la iniciativa, un nutrido grupo de participantes, familiares, simpatizantes y seguidores; como canal prioritario de expansión del evento.

- Objetivos secundarios:

- Desarrollo de actividades infantiles, juveniles y familiares en torno al cuidado medioambiental.
- Conexión con otras actividades deportivas, medioambientales y de seguridad.
- Adaptación a modelos de competición deportiva oficiales dentro del ámbito portuario.
- Consolidación de una firma registrada que presente el evento y sustente un nexo permanente y creciente.

Con todo esto se pretende llevar a cabo una competición en la que han de participar una cantidad importante de atletas de ámbito regional, respaldados por la Federación Canaria de Triatlón donde se promocióne la gestión sostenible de los puertos deportivos junto a diversas actividades de promoción de cuidado medioambiental y aprovechamiento de residuos dirigido a niños y jóvenes, venidos principalmente de las familias acompañantes de los propios competidores y del público en general visitante al puerto deportivo.

La actividad se desarrollará todo el día y tendrá como ámbito principal las propias instalaciones del Puerto Deportivo, así como los alrededores en torno a la propia competición.

La aportación económica del Puerto Deportivo está enmarcada dentro de las actividades a promocionar como educativas y dentro del Programa que puede servir para la acreditación al galardón de Bandera Azul y otros reconocimientos o certificados de sostenibilidad.

- Desarrollo del evento:

- Natación: se desarrolla teniendo como zona de inicio una playa aledaña al puerto para proseguir rumbo al mismo y culminar en zona interior, accediendo al espacio de intercambio a través de una rampa (varadero), plataforma o escaleras preparadas para ello.
- Ciclismo: se desarrolla a través de caminos y senderos autorizados, que impliquen el mínimo contacto con carreteras de asfalto o similares. El recorrido sale directamente del puerto (zona de intercambio entre nado y ciclismo) para nuevamente tener como punto de llegada el propio puerto. Se utilizan exclusivamente bicicletas de montaña.
- Trail: una vez llegado el participante, deja la bicicleta para, inmediatamente, iniciar el recorrido a pie. Se desarrolla exclusivamente por senderos limitados en lo posible el contacto con asfalto o similar.

7. CONCLUSIONES

Como resultado de la investigación presentada, es posible concluir que existe una relación entre la generación de nuevos puertos deportivos y la necesidad de que estos mismos protejan el medio ambiente e informen y formen a la gente sobre la protección del ecosistema. También deben dar ejemplo de vida sostenible y concienciada con el ecosistema.

Todo esto es debido a los factores principales como: el uso indebido de productos contaminantes y su mal reciclaje; la masificación de embarcaciones de recreo, sobre todo en zonas protegidas; y la pesca descontrolada.

Por otro lado, podemos incluir, a esta necesidad, el impacto económico por parte del turismo que atrae este tipo de galardón, ya que es símbolo de involucración con el medioambiente y esto es un aliciente para la captación de turismo.

Durante la elaboración del trabajo se me plantearon diferentes preguntas, como: ¿cuán fácil es la obtención de la Bandera Azul?; pero la principal que me surgió fue: ¿Son más estrictas las leyes medioambientales españolas o los requisitos exigidos para la obtención de este galardón?

Pero, a lo largo del desarrollo del trabajo, me di cuenta de que no pueden ser comparadas las leyes medioambientales con los requisitos, ya que ambos son complementarios. La Bandera Azul es el siguiente paso a seguir en la protección de la biosfera.

En mi opinión, sé que es complicado y que no todos los puertos se pueden permitir llevar a cabo los cambios necesarios, pero todos los puertos deportivos deberían plantearse e intentar obtener el título y que los puertos de nueva construcción, por ley, deberían obtener el reconocimiento de Bandera Azul.

Lo realmente difícil es obtener el galardón de la bandera azul, el primer año, luego resulta más sencillo renovarlo, pues simplemente se trata de hacer una buena gestión de las infraestructuras y servicios del puerto.

8. REFERENCIAS

- Entrevista personal con el Capitán Marítimo de Puerto Colón.

El autor accedió a estas páginas web entre Enero y Mayo de 2018

- <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1980-25004>
- <http://www.adeac.es/sites/default/files/archivos/GuiaInterpretacionPuertos2016.pdf>
- <http://www.marinabadalona.cat/Gestionambiental/Banderaazul/Quetienequetenerunpuertobanderaazul/tabid/1339/language/es-ES/Default.aspx>
<http://www.emergencias-setmil.es/bandera-azul/>
- http://webonsite.net/cnvila/oldweb/pdf/CNVila_94.pdf
- http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUjCzNjtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAx7k7qDUAAAA=WKE
- <http://laleydigital.laley.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbH1cTUAAsDcwu1stSi4sz8PNuwzPTUvJJUtcS85Iz8IltPQ7XEpOL8nNKS1NCiTNuQotJUAA8KY7I7AAAAWKE>
- <https://puertoscanarios.es/puertos-deportivos/>
- http://www.adeac.es/sites/default/files/archivos/RP_BA_2017/E_1RELACION_DE_PUERTOS_GALARDONADOS_2017.pdf
- <https://www.webtenerife.com/que-hacer/naturaleza/avistamiento-cetaceos/normativa.htm>
- <https://diariodeavisos.elespanol.com/2017/08/adeje-mejorara-la-recogida-residuos-23-nuevos-vehiculos/>
- http://www.thinkcom.es/pdf/Informe_thinkcom_puertos_deportivos.pdf
- http://www.anen.es/download/general/Impacto-economico-Sector-Nautico_2017.-Resumen-Ejecutivo-.pdf
- <https://www.boe.es/buscar/pdf/1982/BOE-A-1982-20821-consolidado.pdf>
- <https://www.boe.es/boe/dias/2003/06/05/pdfs/A21857-21879.pdf>
- <http://www.gobiernodecanarias.org/libroazul/pdf/51145.pdf>

- http://www.anen.es/download/general/Impacto-economico-Sector-Nautico_2017.-Resumen-Ejecutivo-.pdf
- https://www.adeac.es/bandera_azul
- <http://www.emergencies-setmil.es/bandera-azul/>
- <http://www.banderaazul.org/historia>
- <http://www.barcostenerife.com/excursi%C3%B3n/Shogun-70.html>
- <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2000/133/002.html>
- <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2000/163/024.html>

ANEXO II: Aviso responsabilidad UC

AVISO:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.”